4. JAHRGANG / NR. 7
BERLIN / JULI 1955

DER MODELL-EISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU





VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN W 8

INHALTSVERZEICHNIS

Titelbild:
Güterzuglokomotive der Baureihe 44 am Bahnübergang

Rücktitelbild:
Bildausschnitt aus einer Piko-Ausstellungsanlage

Unsere neue Anschrift:

Redaktion „Der Modelleisenbahner"
Berlin NW 7, Mittelstraße 29

AUS DEM INHALT DER NÄCHSTEN HEFTE:

Ing. Klaus Gerlach
Die Kohlenstaublokomotive von Nationalpreisträger Ing. Hans Wendler

Ing. Hans Joachim Erler
Lokomotivbezeichnungen im Wandel der Zeit

Johannes Hauschild
Bauplan für eine Motor-Lokomotive K^0 in Nenngröße H0

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft": Verlagsdirektor: Heinz Friedrich. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner": Chefredakteur: Heinz Heiß; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NW 7, Mittelstraße 29; Fernsprecher 22 02 31, (Basa 23506) und Leipzig 42971; Fernschreiber 1448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelheft DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag oder bei den Vertriebskollegen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei". **Anzeigenannahme:** Verlag die Wirtschaft, Berlin W 8, Französische Straße 53–55, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Zt. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 3. **Druck:** Tribüne, Verlag und Druckereien des FDGB/GmbH, Berlin, Druckerei II Naumburg (Saale). IV/26/14. Veröffentlicht unter der Lizenz-Nr. 3118 des Amtes für Literatur und Verlagswesen der Deutschen Demokratischen Republik.

DER MODELLEISENBAHNER 7

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU — BERLIN, DEN 1. JULI 1955 - 4. JAHRGANG

Die Eisenbahner sind geachtete Menschen in unserer Republik

Am 12. Juni 1955 feierten die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik zum 5. Male ihren Ehrentag. Unsere Regierung verlieh den besten Eisenbahnern hohe staatliche Auszeichnungen.
Wie gut sind doch die Verhältnisse in unserer Deutschen Demokratischen Republik. Wir begingen den Tag des deutschen Eisenbahners im Zeichen des Kampfes für die friedliche Wiedervereinigung unseres Vaterlandes. Unsere aktiven Eisenbahner können stolz sein auf die Ergebnisse ihrer Arbeit und froh in die Zukunft schauen, auch deswegen, weil sie dem großen Weltfriedenslager angehören, das unter Führung der Sowjetunion wesentliche internationale Spannungen lösen konnte.
Der Dank für erfolgreiche Arbeit gilt in erster Linie den Aktivisten, Verdienten Eisenbahnern und Helden der Arbeit. Ihre ganze Kraft für bessere Leistungen und höhere Arbeitsproduktivität einzusetzen, war und ist Ziel und Streben dieser Menschen.
Die Deutsche Reichsbahn hatte bis zum 12. Juni 1955 den Volkswirtschaftsplan an Tonnen und Waggons erfüllt und alle Rückstände aus dem I. Quartal aufgeholt. Die Werkstättenarbeiter, Techniker und Ingenieure der Reichsbahnausbesserungswerke stehen nicht nach. Es gelang ihnen, in wenigen Jahren die Ausbesserung von Lokomotiven und Wagen auf den Stand zu bringen, der zur geordneten Fahrzeugunterhaltung erforderlich ist. Die Werke wurden auf wenige Güterwagentypen spezialisiert und die Fahrzeuge jeweils in diesen Werken beheimatet. Das ermöglichte den Reichsbahnausbesserungswerken den Übergang zum Fließ- und Taktverfahren und dadurch eine Senkung der Reparaturkosten bei ständig steigender Qualität. Hierbei entwickelten sich Eisenbahner, wie der Hauptmechaniker Ing. Friedrich Körner. Als Initiator der Schnellreparaturen wurde er mit dem Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner“ ausgezeichnet.
Der Minister für Verkehrswesen, Erwin Kramer, würdigte besonders auch die Leistungen der Jungeisenbahner. In seiner Festansprache dankte er den sowjetischen, polnischen und tschechoslowakischen Eisenbahnern für die Übermittlung ihrer Erfahrungen.



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

Bild 1 Christa Lankow, Reichsbahnamt Wittenberg

Kollegin Lankow hat als Streckendispatcherin die einheitliche Kommandogewalt durchgesetzt und wesentlich zur Festigung der Disziplin beigetragen. Sie ist der beste Streckendispatcher im Bezirk der Rbd Halle. Durch ihre Initiative wurden die Bildung der Schwerlastzüge auf 166,6 % und die Tonnenkilometer auf 172,6 % gesteigert. Sie setzt sich entscheidend für die Anwendung sowjetischer Arbeitsmethoden zur Durchsetzung der wirtschaftlichen Rechnungsführung im Dispatcherdienst ein.

Bild 2 Günter Müller, Bahnbetriebswerk Schwerin

Brigadelokführer Günter Müller ist Brigadier einer Jugendlokbrigade. Unter seiner Anleitung konnte die Brigade die Titel „Brigade der ausgezeichneten Qualität“ und „Brigade der besten Qualität“ erringen. Im II. und III. Quartal 1954 wurde die Brigade zweimal Sieger im Wettbewerb des Bahnbetriebswerkes, an dem 20 Lokbrigaden teilnahmen. Seiner Brigade ist es gelungen, im Vergleich zur Durchschnittseinsparung an festen Brennstoffen 9,1 % mehr einzusparen.

Bild 3 Irmgard Weise, Bahnbetriebswerk Magdeburg Hbf

Kollegin Weise hat aktiven Anteil an der Ausarbeitung von Materialverbrauchsnormen und Brigadekonten für die Lokputzbrigaden. Sie sparte im Jahre 1954 mit ihrer Brigade 702 kg Putzwolle und 3747 kg Öl ein. Als neue Arbeitsmethode wurde von ihr ein Ölputzverfahren für Lokomotiven entwickelt. Unter ihrer Anleitung wurden im Bahnbetriebswerk Magdeburg Hbf 2 weitere Jugendbrigaden gebildet. Ihre Arbeitsmethode hat sie mehreren Bahnbetriebswerken in Halle, Berlin, Zwickau und Stendal vermittelt.

Bild 4 Fritz Hartmann, Raw Halberstadt

Kollege Hartmann hat als jüngster Brigadier in der Kesselschmiede mehrere Vorschläge zur Verbesserung der Arbeit unterbreitet und damit im Raw Halberstadt einen jährlichen Nutzen von 17 000 DM erzielt. Sein Hauptaugenmerk richtete er auf die Beseitigung der Verlustzeiten und sparte im Jahre 1954 damit in seiner Brigade über 4000 DM an Kosten für Verlustzeiten ein. Die Erfahrungen bei dieser Arbeit übertrug er auf die anderen Brigaden.



◀ *Bild 5 Manfred Sternitzke, Güterabfertigung Saalfeld*

Der 22 jährige Brigadier Manfred Sternitzke erhielt in der Güterabfertigung Saalfeld mit seiner Brigade zahlreiche Ehrentitel durch vorbildliche und gut organisierte Arbeit. Im Kampf um die 20 Millionen hat er ebenfalls besondere Verdienste erworben.

Bild 6 Jürgen Grünwald, Zugfunksprecher, Berlin ▶

Der Zugfunksprecher und Redakteur beim Zugfunk Jürgen Grünwald erhielt von unserer Regierung die Möglichkeit, an der Karl-Marx-Universität zu studieren. Er hat sein Studium verschoben, um den Ehrendienst bei der Deutschen Volkspolizei aufzunehmen.



Aber nicht nur von den Erfolgen soll hier die Rede sein, sondern auch von den nächsten Aufgaben, die von unseren Eisenbahnern in der gegenwärtigen Situation zu meistern sind. So führte der 1. Sekretär des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, Walter Ulbricht, in seiner Festansprache aus, daß sich aus den Warschauer Beschlüssen neue Aufgaben zur Stärkung und Festigung der politischen, wirtschaftlichen und militärischen Zusammenarbeit der Länder des Weltfriedenslagers auch für das Verkehrswesen ergeben. Es ist notwendig, daß einzelne Hauptverwaltungen technische, wissenchaftliche Räte bilden, das gesamte Ausbildungs- und Qualifizierungssystem bei der Deutschen Reichsbahn ändern und dafür Sorge tragen, daß die neuesten Erkenntnisse der Wissenschaft und Technik planmäßig gelehrt, die ökonomische Ausbildung verstärkt und die Grundlage des gesamten Studiums die Wissenschaft des Marxismus-Leninismus wird.

Walter Ulbricht brachte weiterhin zum Ausdruck, daß die Disziplinlosigkeit eines einzelnen Menschen gerade im Eisenbahnwesen, wo alle Zweige und Handlungen miteinander verbunden und voneinander abhängig sind, die Anstrengungen vieler zunichte machen kann. Er sagte: „Wir verstehen unter einem hohen Arbeitsbewußtsein der Eisenbahner nicht nur die Einsatzbereitschaft, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eines jeden einzelnen Arbeiters und Angestellten, sondern auch eine solche Organisation, die die Einheitlichkeit des Willens und des Handelns in allen Zweigen des Eisenbahnwesens gewährleistet... Die Erhöhung der Sicherheit, das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnverkehrs verlangen von jedem Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik einen ververstärkten Kampf gegen Sorglosigkeit und eine Erhöhung der Wachsamkeit.“

Die Notwendigkeit, unsere Errungenschaften zu schützen und zu verteidigen, haben auch viele Jungeisenbahner erkannt und sich freiwillig in die Reihen der Deutschen Volkspolizei gemeldet.

Das sollte für alle Leiter der Arbeitsgemeinschaften Junge Eisenbahner Ansporn sein, ihre Arbeit ständig zu verbessern, alle Jungen und Mädchen zu wahrhaften Patrioten unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates zu erziehen und ihnen das Grundwissen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens zu vermitteln, um unserem Staat die nötigen Kader bereitzustellen zum Wohle eines geeinten, friedliebenden Deutschlands.

Günter Treptow
Schuldirektor

Tag der Deutschen Volkspolizei



Überall in der Deutschen Demokratischen Republik wird am 1. Juli 1955 die Bevölkerung mit den Genossen der Volkspolizei den Tag der Deutschen Volkspolizei feiern. Alle Werktätigen blicken mit Stolz auf die Söhne und Töchter der Arbeiterklasse, die mit dem Gewehr in der Hand die Errungenschaften unseres Staates schützen und damit den Frieden sichern. In den Jahren gemeinsamer Arbeit ist ein besonders herzliches und kameradschaftliches Verhältnis zwischen den Eisenbahnern und den Transportpolizisten unserer Republik entstanden. Diese enge freundschaftliche Zusammenarbeit gewährleistet die Sicherung und die Entwicklung eines leistungsfähigen, modernen Eisenbahntransportes.

Modelleisenbahnbau in der Tschechoslowakischen Republik

Die ČKD-Werke, Prag, die zu den ältesten Lokomotivwerken in Mitteleuropa zählen, haben kürzlich neue Schnellzuglokomotiven der Baureihe 476 mit der Achsfolge 2-D-2 hergestellt, die mit mechanischer Rostbeschickung ausgestattet sind und eine moderne und gefällige äußere Form aufweisen (Bild 1).



Bild 1 Schnellzuglok Baureihe 476 der ČKD-Werke, Prag

Zwei Prager Modelleisenbahner, F. Hummel und R. Purmann, haben nun einige Modelle dieser Baureihe in der Nenngröße H0 angefertigt, die auch in den Einzelheiten der Hauptausführung genau nachgebildet sind. Alle Einzelteile wie Lokräder, Zylinder usw. wurden von den beiden Modellbauern selber angefertigt. Der Antrieb erfolgt durch einen walzenförmigen Gleichstrommotor mit Permanentmagneten, 6 bis 20 V, 4,5 W. Der Motor ist im Führerstand und Tender untergebracht. Die Kraftübertragung auf die 3. Treibachse erfolgt mittels Schneckengetriebe bei einem Untersetzungsverhältnis von 1 : 18. Die übrigen drei Kuppelachsen werden nur durch die Kuppelstangen angetrieben. Die Laufgestelle sind seitlich verschiebbar und werden durch Federn auf die Schienen gedrückt. Die Kurvenläufigkeit der Lokomotiven ist sehr gut — die Lok durchfahren einwandfrei einen Schienenkreis mit einem Durchmesser von 760 mm.

Die Lok sind in den Farben der Regelausführung angestrichen — Kessel und Oberteile blau, Rahmen und Untergestelle schwarz, Räder rot, Streifen an den Umlaufblechen gelb.

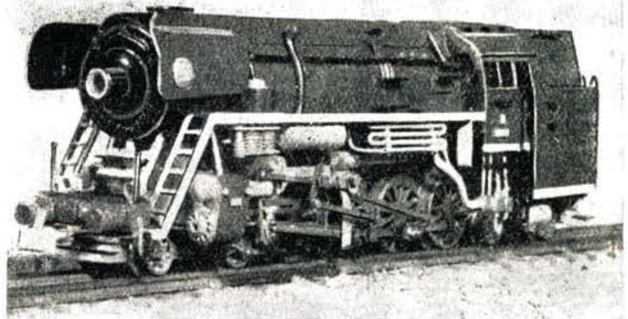


Bild 2 H0-Modell einer 2-D-2-Schnellzuglok der Baureihe 476 (ČKD-Werke) angefertigt von F. Hummel und R. Purmann, Prag (Foto J. Jezdinský)

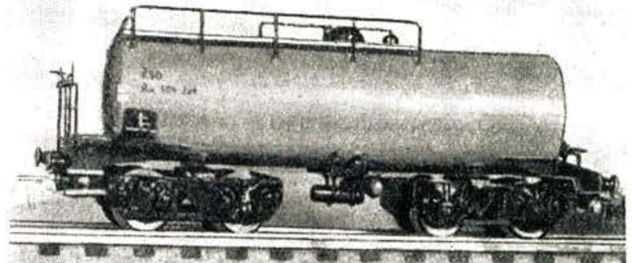


Bild 3 Nach dem Bauplan im Heft 2/54 hat der stellvertretende Direktor einer Mittelschule in Ostböhmen diesen Einheitskesselwagen angefertigt. Das trifft für alle Einzelteile zu, auch für die Radsätze und die Achslagerblenden (Foto J. Jezdinský)

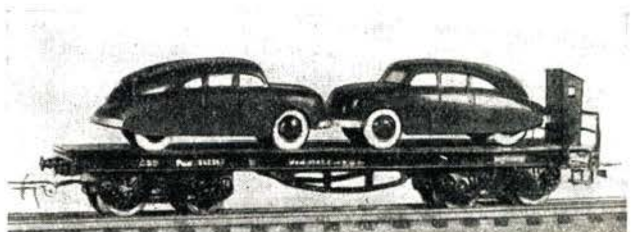


Bild 4 Dieser Güterwagen wurde nach einem Märklin-Wagen von einem Modelleisenbahner in der Tschechoslowakischen Republik in allen einzelnen Teilen gebaut. Bei den Pkw-Modellen handelt es sich um die Nachbildung eines Tatrawagens mit 8-Zylinder-Heckmotor im Maßstab 1 : 90. Die Pkw-Modelle sind handelsüblich (Foto J. Jezdinský)



Bild 5 Das Empfangsgebäude Bf Reksow in der Baugröße H0. Das Modell entspricht genau dem Vorbild dieses Gebäudes und wurde aus Sperrholz und Karton von einem fünfzigjährigen Modelleisenbahner aus Prag gebaut

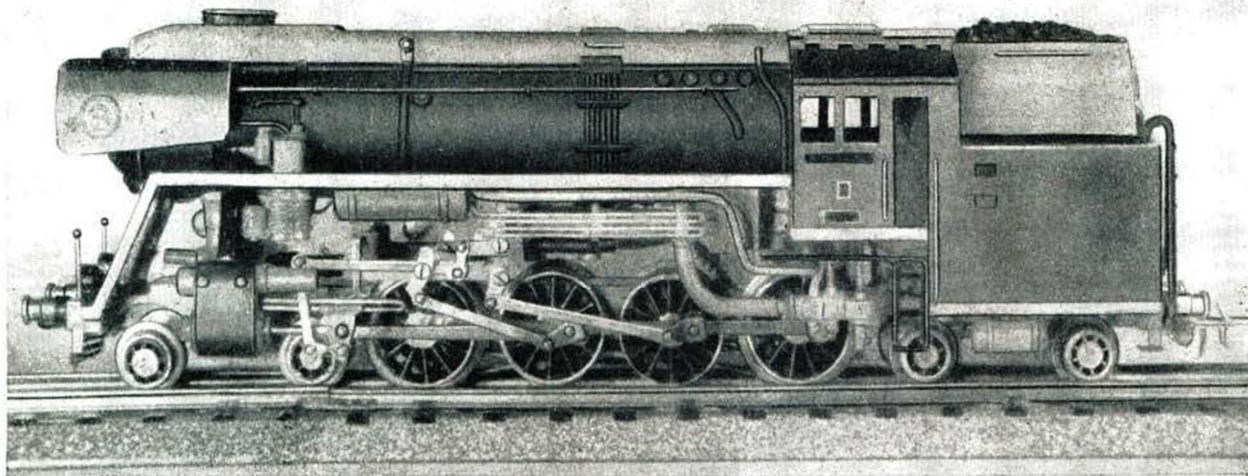


Bild 6 Dieses Foto schickte uns R. Purmann, dem wir zu seiner gut gelungenen Lok 476.1 in Nenngröße H0 unsere Anerkennung aussprechen

R. Purmann und F. Hummel haben sämtliche mit der Anfertigung dieser Modell-Lok verbundenen Arbeiten in ihrer freien Zeit ausgeführt. Der Zeitaufwand dürfte einige hundert Stunden ausgemacht haben.
Beide Modellbahner haben als eifrige Leser der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ hieraus zahlreiche wertvolle Informationen erhalten. Sie schätzen den fachlichen Inhalt dieser Zeitschrift, insbesondere die technischen Anleitungen und Ratschläge für die Modellbauer, einschließlich der ausführlichen Pläne, Fotos und Skizzen.
Die beiden Freunde hoffen, daß es ihnen möglich ist, ihre Lok zum diesjährigen Modellbahn-Wettbewerb in der Deutschen Demokratischen Republik einzusenden, um zu zeigen, daß auch in der Tschechoslowakischen Republik der Modelleisenbahnbau erfolgreich durchgeführt wird.

Jaroslav Jezdinský, Prag

Junge Eisenbahner in Greifswald

Werner Nikolay

Bereits im Heft 9 des Jahrganges 1954 wurde kurz von dieser Arbeitsgemeinschaft berichtet. Ein Bild gab zunächst einen Gesamtüberblick über die im Bau befindliche Anlage.
Inzwischen haben wir fleißig weiter gearbeitet. Ich möchte deshalb heute versuchen, die mit 8 Jungen Pionieren und dem Berufsschullehrer Egon Schreiber erbaute Modelleisenbahnanlage in der Baugröße H0 zu beschreiben. Wir begannen Mitte des Jahres 1953 mit dem Bau der 4,6×1,2 m großen Anlage, die gegebenenfalls für Transportzwecke auseinander genommen werden kann. Vom Tischler ließen wir uns zunächst 2 Platten und 3 Böcke anfertigen. Der Anlage liegt der Gleisplan nach Bild 2 zugrunde. Zuerst verlegten wir die Bahnhofsgleise, um alle Weichen richtig unterzubringen. Jeder Modelleisenbahner weiß, daß es nicht einfach ist, die Weichen richtig anzuordnen.



Bild 1 Blick auf die Tunnelausfahrten. Unsere „E 46“ mit einem aus Abteilwagen gebildeten Personenzug bei der Einfahrt in den Bahnhof. Hinter dem Stellwerk eine Fabrik mit Werkanschlußgleis, das gleichzeitig dem danebenliegenden Güterboden als Ladegleis dient

Wir verwendeten Prismusgleis mit Mittelschiene, würden aber heute vorbildgetreue Zweischienengleise vorziehen. Versuchsfahrten haben gezeigt, daß die Gleise gut verlegt sind und einen sicheren Betrieb gewährleisten.

Inzwischen hatten die Jungen Pioniere die Steigungen angelegt und die Brücke eingebaut, so daß der Schienenkreis geschlossen werden konnte. Mit Hilfe von Pappe, Leim und Sägespänen bauten wir den Tunnel, dessen Einfahrten aus Holz geschnitzt wurden, um die Steine genau nachbilden zu können. Bäume wurden aufgeklebt, und grüne Wasserfarbe gab der Anlage ein naturgetreues Aussehen. Die in den Bergen eingebauten Häuser und die Gebäude des Dorfes können beleuchtet werden. Die Bilder 1 und 3 lassen erkennen, wie weit wir bisher gekommen sind. Das Empfangsgebäude des Bahnhofs ist noch nicht fest eingebaut worden, während das Gebäude des Haltepunktes seinen endgültigen Platz erhalten hat. Der äußere Schienenkreis wurde als Versuchsstrecke mit Oberleitung ausgestattet, denn wir wollten eine Ellok entsprechend dem Vorbild fahren lassen. Dabei mußten wir feststellen, daß uns die Aufhängung des Fahrdrahtes viel Kummer bereitete. Trotzdem fördert unsere Piko-Lok „E 46“ die Züge ohne Störungen und läuft sicher über die Weichen. Zur Durchführung des Betriebes stehen uns weiterhin eine Gützoldlok Reihe 24, eine Piko-Lok Reihe 55, eine Lok der Baureihe 03 und ein Dieseltriebwagen zur Verfügung. Eine Lok der Baureihe 80 ist neu hinzugekommen und soll den Rangierdienst ausführen.

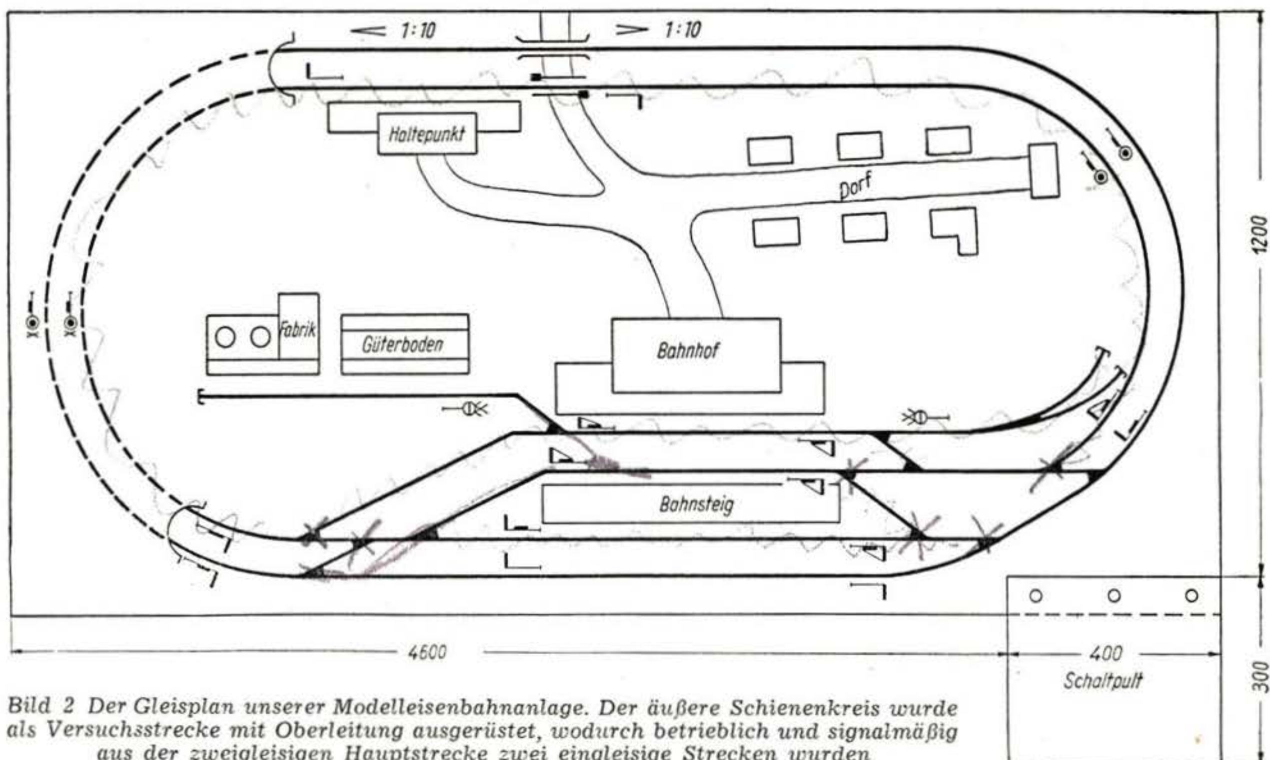


Bild 2 Der Gleisplan unserer Modelleisenbahnanlage. Der äußere Schienenkreis wurde als Versuchsstrecke mit Oberleitung ausgerüstet, wodurch betrieblich und signalmäßig aus der zweigleisigen Hauptstrecke zwei eingleisige Strecken wurden

Unser „Gleisbildstellwerk" zeigt auf einer Hartfaserplatte den Gleisplan der Anlage, der in die Platte eingearbeitet und farbig ausgelegt wurde.
Die Strecken werden in verschiedene Streckenabschnitte eingeteilt, um einen möglichst echten Fahrbetrieb entwickeln zu können.
Die Anlage wird mit Wechselstrom gespeist. Da wir jedoch die Erfahrung gemacht haben, daß sich der Fahrtrichtungswechsel nicht störungsfrei durchführen läßt, haben wir uns entschlossen, die Anlage auf Gleichstrombetrieb umzustellen.
Mit dem Einbau der notwendigen Signale und Kennzeichen und der Fertigstellung der Geländegestaltung werden wir im kommenden Jahr unsere Bauarbeiten beenden. Dann verfügt unsere Arbeitsgemeinschaft über eine Anschauungs- und Lehranlage, auf der wir mit Stolz einen Teil des Betriebes der Deutschen Reichsbahn nachbilden können.
Wir sehen also, daß sich auch in Greifswald die älteren Modelleisenbahner bemühen, ihre Erfahrungen an die Jungen Pioniere weiterzugeben, die sich für den schönen Beruf des Eisenbahners interessieren.
Leider ist es uns noch nicht gelungen, Techniker der Reichsbahn oder erfahrene Betriebseisenbahner zur Anleitung der Teilnehmer unserer Arbeitsgemeinschaft zu gewinnen.

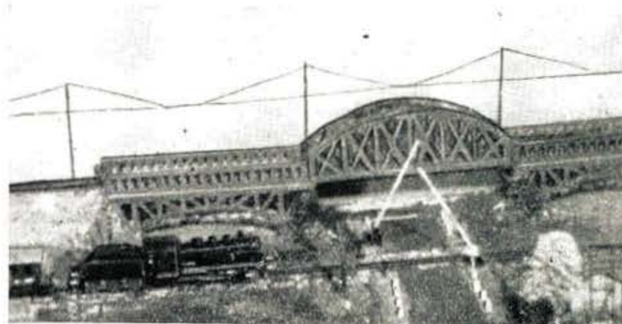


Bild 3 Personenzuglokomotive der Baureihe 24 kurz vor der Abfahrt vom Haltepunkt. Im Hintergrund ein Teil der mit Oberleitung ausgerüsteten Versuchsstrecke

Müssen Modellbahngruppen betteln gehen?

Vor einiger Zeit fand eine Hauptversammlung der Modellbahngruppe Dresden statt, um zu beraten, wie die gemeinschaftliche Arbeit verbessert werden kann. Die Entwicklung dieser Gruppe ist so aufschlußreich, daß wir uns einmal kurz mit ihr befassen wollen.
Gegründet mit vorbildlicher Unterstützung der Landeskammer Sachsen der KdT begann die Gruppe ihre erfolgreiche Arbeit im Jahre 1950. Der Erfahrungsaustausch erstreckte sich auf das gesamte Gebiet des ehemaligen Landes Sachsen. Schon schienen die Tore geöffnet für eine großzügige Zusammenarbeit mit allen Modellbahngruppen in der Deutschen Demokratischen Republik im Rahmen der KdT, obwohl die Einstellung der Zentralkammer noch etwas unschlüssig dem Modellbahngedanken gegenüber war, als durch Initiative der Berliner Gruppe beim Zentralvorstand der IG Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit, eine sogenannte „Hauptkommission Modellbahnen" gegründet wurde. Trotz der großangelegten Planung der zentralen Leitung und der Bezirksorganisationen sollte sie ein rachitischer Säugling bleiben bis zu ihrer Auflösung im Herbst 1953.
Nur eine der vielen Kommissionen hatte sich als arbeitsfähig erwiesen und blieb daher in der IG Eisenbahn erhalten, der Ausschuß NORMAT, d. h. die technische Leitung unter dem Vorsitzvon Herrn Dr.-Ing. Harald Kurz von der Hochschule für Verkehrswesen Dresden. Leider immer noch ungelöst ist die Schaffung einer straff geleiteten und mit finanzieller Grundlage ausgerüsteten Organisation. Die IG Eisenbahn konnte und wollte nicht generell alle Modellbahngruppen finanzieren und verwies mit Recht darauf, daß alle

Gewerkschaften verpflichtet seien, aus den Beitragsrückflüssen ihrer Mitglieder neben anderer kultureller Massenarbeit auch die Modellbahnarbeit zu tragen.
Wie aber sieht das heute in der Praxis aus? Wir kennen Gruppen, die Reichsbahndienststellen angeschlossen sind. Sie haben Arbeitsräume, Werkzeuge, Geld und auch sonst jede Unterstützung. Aber leider hängt der Grad dieser Unterstützung oft nur vom guten Willen einzelner ab. Ein typisches Beispiel hierfür ist die weitere Entwicklung der Modellbahngruppe Dresden.
Wir hatten den Präsidenten der Rbd Dresden für unsere Arbeit interessiert. Einer seiner jüngeren Mitarbeiter nahm sich der Gruppe aufs wärmste an. Der Erfolg blieb nicht aus. Räume wurden zur Verfügung gestellt und Werkzeugmaschinen beschafft. Die Arbeitsgemeinschaft erhielt die von ihr seit langem beantragte Modellbahnanlage, die mangels fachkundiger Pflege in einem sehr schlechten Zustand war und buchstäblich im letzten Augenblick aus den Trümmern des im Abbruch befindlichen ehem. Rbd-Gebäudes gerettet werden mußte.
Soweit ging alles gut. Die Anlage wurde in mühevoller Kleinarbeit instand gesetzt und am Tage des deutschen Eisenbahners im Jahre 1953 gezeigt.
Aber nach einem Personalwechsel bei der Rbd war leider das Interesse an der Arbeitsgemeinschaft erloschen. Obwohl eine beträchtliche Anzahl Angehöriger der Deutschen Reichsbahn in der Gruppe mitarbeitet, ist niemand bereit, mit Mitteln aus einem Direktorfonds oder einer FDGB-Kasse weiterzuhelfen. Und warum nicht? Die Reichsbahnangehörigen gehören nicht nur einer, sondern verschiedenen Dienststellen an! Wer soll sich da zuständig fühlen? Geld? Geld **haben** will man für Miete, Licht usw. Aber von den 60 Mitgliedern dürfen keine Beiträge erhoben werden, obwohl sie zur Beitragszahlung bereit wären. Wovon soll Material, wie z. B. Schienen, zum weiteren Ausbau der Anlage gekauft werden, wenn „schwarze Kassen" verboten sind und niemand sonst bereit ist, der Gruppe Mittel zur Verfügung zu stellen?
Warum werden Sportvereinigungen, Schach- und Kegelsparten unterstützt, die Modelleisenbahner aber nicht? Vielleicht sollte man sie auch als Sportsparte in die BSG „Lokomotive" aufnehmen!? Warum nicht? Die Entwicklung geistiger und handwerklicher Fähigkeiten wird hier in hervorragender Weise gefördert, ebenso der Gemeinschaftsgeist. Das ist auch alles längst anerkannt worden. Aber noch fehlt die geeignete Form der Organisation, die eine geregelte Arbeit garantiert, den Erfahrungsaustausch im Bereich der Bezirke und der Deutschen Demokratischen Republik ermöglicht und die Gewähr bietet für eine fruchtbare Tätigkeit in den Gruppen selbst. Entsprechende Vorschläge sollen dem Ministerium für Verkehrswesen bereits vorgelegt worden sein. Wie die Entscheidung auch lauten mag, sie möchte bald erfolgen. Dann werden auch die Modelleisenbahner erkennen, daß ihre Leistung zum friedlichen Aufbau unserer Heimat richtig eingeschätzt wird und daß sie hinter den Fußballern, Schachspielern, Keglern und Kaninchenzüchtern nicht mehr zurückstehen zu brauchen, daß sie nicht lästige Bettler sind.

Vorbildliche Arbeitserfolge der Modelleisenbahner im Reichsbahnausbesserungswerk „Wilhelm Pieck"

Wir Modelleisenbahner vom Raw „Wilhelm Pieck" begrüßen den Aufruf des Zentralvorstandes der Industriegewerkschaft Eisenbahn zum Modellbahn-Wettbewerb 1955.
Mit großer Freude und Begeisterung haben wir bisher viele Modellbahnausstellungen besucht. Jede Ausstellung gab uns neue Impulse für unsere Arbeit und half uns in der Ausbildung bei der Deutschen Reichsbahn. Aus diesen Gründen können wir die Tage bis zum 2. Treffen der Pionierorganisation „Ernst Thälmann" in Dresden kaum erwarten, zumal auch wir mit einem Modell dort teilnehmen werden.
Wir sind Betriebs- oder Lokschlosser-Lehrlinge im Raw „Wilhelm Pieck" und arbeiten in unserer Freizeit in einem der technischen Zirkel des Klubs Junger Techniker. In 6 Zirkeln werden hier 120 Teilnehmer erfaßt, die sich für Elektrotechnik, technisches Zeichnen, Fototechnik, Rationalisatoren- und Erfindungswesen, Konstruktionstechnik oder Modellbahnwesen interessieren. Der Modellbahnzirkel, der unter der Anleitung eines Lehrgruppenleiters steht, teilt sich in mehrere Gruppen. Die einzelnen Gruppen (je 6 bis 10 Teilnehmer) werden von erfahrenen Ausbildern angeleitet.
Jede Gruppe hat sich besondere Aufgaben gestellt. Die eine baut an Brückenmodellen, die andere Wagen der Baugröße 0 usw. Unter anderem fertigen wir ein vorbildgetreues Modell der Lok Baureihe 41 im Maßstab 1:20. Es kommt uns hierbei besonders darauf an, alle Teile maßstabgerecht herzustellen. Dazu gehen wir in die Lokhalle, legen die Maße des Vorbildes skizzenmäßig fest und beauftragen unseren technischen Zeichenzirkel mit der Anfertigung der Bauzeichnung.
Dabei lernen wir vieles über den Rahmen unserer Lehrausbildung hinaus und können uns außerdem das Zusammenwirken aller Teile einer betriebsfertigen Lok besser vor Augen führen. Ferner werden wir damit nach Fertigstellung der Lok bessere Möglichkeiten der Anschauung im theoretischen und praktischen Unterricht haben.
Einmal im Monat hören wir durch Unterstützung unserer Betriebssektion der Kammer der Technik fachwissenschaftliche Vorträge von erfahrenen und ausgezeichneten Kollegen der Deutschen Reichsbahn über das gesamte Eisenbahnwesen.
Leider werden wir aus Zeitmangel zur Ausstellung in Dresden kein fertiges Modell vorführen können. Wir arbeiten mit 6 Teilnehmern und unserem Gruppenleiter seit September 1954 wöchentlich 2 bis 3 Stunden an dem genannten Modell der Lok Baureihe 41. Auf jeden Fall streben wir an, bis zum 1. August das komplette Untergestell fertig und auf Achsen gestellt zu haben.

Der Modellbahn-Wettbewerb 1955

zeigt den Arbeitsgemeinschaften und Modellbahnzirkeln

den Weg für eine planvolle und systematisch vorbereitete Arbeit

Diese Lok ist schon einmal im Jahre 1952 von einem größeren Kollektiv in etwa 5000 Arbeitsstunden gebaut worden. Der Wert dieses Modelles wurde auf 16 000 DM geschätzt.
Unserem großen Freund, dem unvergeßlichen Führer des sowjetischen Volkes, J. W. Stalin, wurde dieses Modell zum Anlaß seines Geburtstages als Freundschaftsgeschenk überreicht. Die Lok wurde in der Akademie der Wissenschaften der UdSSR in Moskau aufgestellt.

Karl-Eugen Schneider
(Klubleiter)

Brücken für die Modelleisenbahnanlage

Ing. Richard Weyrauch

In der hier beginnenden Artikelreihe werden Brücken für Modelleisenbahnanlagen beschrieben, Brücken, wie sie wirklich sind.
Still und unbeweglich überspannen die Brücken den Luftraum und erfüllen ihre Pflicht viele Jahrzehnte, oft Jahrhunderte. Schwerste Lasten rollen über die Fahrbahn, Stürme versuchen ihre Kraft an dem Bauwerk: Die Brücke steht stumm und starr! Aber nur äußerlich! Innerlich und unseren Blicken verborgen wirken starke Kräfte. Die der Natur abgerungenen Gesetze der Mechanik und des Baustoffes sind in ein zweckvolles System gezwungen. Der Brückenstatiker errechnete in Tabellen und langen Zahlenreihen das Spiel der ziehenden, drückenden, biegenden, scherenden Kräfte und bestimmte Form und Stärke der einzelnen Brückenglieder. Der Konstrukteur legte auf seinen Zeichnungen alles bis in die kleinsten Einzelheiten fest, damit die Facharbeiter den Gedanken feste Gestalt geben können.
Unsere Bewunderung gilt vor allem den Brücken mit den größten Spannweiten. Deshalb zuerst einige Worte über die Spitzenleistungen beim Brückenbau, die Hängebrücken (vgl. Bild 14).
Die größte Brücke steht seit 1937 in San Franzisco und führt über das Goldene Tor (Golden Gate), eine Meeresbucht. Der Mittelteil ist 1277 m weit gestützt. Jede der beiden Seitenöffnungen hat 342 m Stützweite. Die freie Durchfahrtshöhe für die Schiffe beträgt 67 m. Bei Gründung der Pfeiler und Widerlager mußte die Wirkung von Erdbeben berücksichtigt werden.

Die zweitgrößte Brücke der Welt ist die Hängebrücke über die Mackinac Straits (Meerenge zwischen Michigan- und Huron-See an der Grenze zwischen den USA und Kanada). Die Spannweite der Mittelöffnung beträgt 1160 m. Die Brücke ist mit ihren beiden Seitenöffnungen 2630 m lang. Die Gesamtlänge der Brücke mit den an die Hängebrücke anschließenden Fachwerkträgerbrücken beträgt 5460 m.
Nach 13 jähriger Bauzeit wurde 1883 die Brooklyn-Brücke in New York fertig. Ihre Erbauer sind der ausgewanderte Deutsche J. A. Roebling und sein Sohn. Die Brücke war für lange Zeit der genialste Bau. Sie gehört heute noch zu den schönsten Brücken. Die drei Öffnungen haben in der Mitte 487 m, in den Seiten je 284 m Stützweite. Die lichte Durchfahrtshöhe beträgt 41 m.
Zwischen Calabrien und Sizilien, also über die Straße von Messina, ist eine große Hängebrücke geplant, für die der amerikanische Ingenieur D. B. Steinman ein Projekt ausgearbeitet hat. Danach ist die mittlere Öffnung 1524 m, die beiden Seitenöffnungen je 732 m weit gespannt. Die Brücke überführt 2 Gleise und eine Straße. Besonders schwierig ist hier die Gründung der beiden Pylonen (Mittelpfeiler), denn das Meer ist an dieser Stelle 120 m tief. Da Stöße durch Erdbeben auftreten können, müßten besondere Vorkehrungen getroffen werden.
In Deutschland hat die Rheinbrücke bei Rodenkirchen die größte Spannweite. Auch diese Brücke ist als Hängebrücke ausgebildet und überführt die Autobahn. Die Stützweiten: Mittelöffnung 378 m, jede Seitenöffnung 94,5 m.

Zur Entlastung des Elbtunnels, gleichzeitig zur Überführung der Autobahn und zweier Schnellbahngleise, war in Hamburg eine große Hängebrücke geplant. Die Mittelöffnung sollte 700 m überspannen, die freie Durchfahrtshöhe 80 m und die Fahrbahnbreite 47 m betragen. Die Pylonen sollten 180 m hoch werden.

Die Brücken führen Eisenbahnstrecken, Straßen oder Fußwege über Täler, Schluchten, Gewässer oder andere Verkehrswege. Der Baustoff für die Brücken kann Stahl, Stahlbeton, Stampfbeton, Mauerwerk oder Holz sein. Die Brückenformen sind sehr mannigfaltig. Sie ergeben sich aber immer aus den statischen Gesetzen. Und diese sollen auch für richtige Modellbrücken gelten.
Bei der Auswahl der Brückenform, also bei Beginn des Entwurfes, sind folgende Grundbegriffe von maßgeblicher Wichtigkeit:

1. Umgebung der Brücke. In flacher Landschaft wird eine flache und gestreckte Form, in hügeliger oder gebirgiger Gegend eine mehr oder weniger geschwungene Brückenform das Schönheitsempfinden zufriedenstellen. Über eine große Rangieranlage paßt eine nüchterne, rein technische Form. Tritt der Fels zutage, ist eine Steinbrücke angebracht.

2. Stützweite l. Die Stützweite ist die Länge der Brücke zwischen den Auflagermitten. Ist das zu überbrückende Verkehrshindernis ein tiefes Tal, ein breiter schiffbarer Fluß, oder sind es Rangiergleise mit Weichen und Kreuzungen, so werden große Stützweiten erforderlich. Große Gesamtlängen können oft durch Zwischenauflagerung unterteilt werden, ohne die unterführten Verkehrswege zu stören. Große Stützweiten erfordern große Bauhöhen.

3. Lichte Höhe H und lichte Weite L: Lichte Höhe ist das Maß zwischen der Oberkante vom unteren Verkehrsweg und der Unterkante der Brücke. Die lichte Weite ist das Maß zwischen den Stützeninnenkanten. Diese Lichtmaße dürfen nicht kleiner sein, als es der unterführte Verkehrsweg erfordert. Straßen brauchen 3,5 bis 4,5 m Lichthöhe und 3 bis etwa 25 m Lichtweite, Autobahnen 24 m Lichtweite. Bei unterführten Eisenbahnen ist die Lichthöhe bei Dampfbetrieb 5 m, bei elektrischem Betrieb bis 6,5 m. Über Gewässer ohne Hochwassergefahr und ohne Schiffsbetrieb genügt etwa 1 m Lichthöhe, sonst etwa 2 bis 3 m. Sollen Dampfer unter der Brücke verkehren, wird die Lichthöhe entsprechend größer.

4. Bauhöhe BH. Dieses Maß gibt den Abstand zwischen Unterkante Brücke und Oberkante Brückenfahrbahn bzw. Oberkante Gleis an. Die erforderliche Lichthöhe zuzüglich Bauhöhe bestimmen die Höhe der Dämme, Anrampungen, Widerlager und Pfeiler. Bei einer Grabenbrücke oder bei einer Brücke über eine Schlucht ist große oder gar unbeschränkte Bauhöhe gegeben.

5. Hauptträgerhöhe h. Die Hauptträgerhöhe ist bei Vollwandträgern der Abstand zwischen Ober- und Unterkante, bei Fachwerken die Systemhöhe, gemessen zwischen Mitte Obergurt und Mitte Untergurt.
Die Hauptträgerhöhe h wird immer in der Mitte der Spannweite l gemessen.

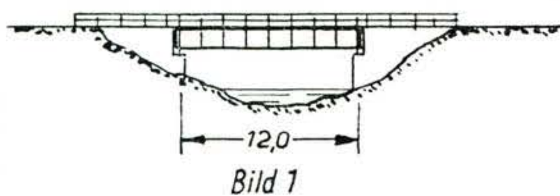


Bild 1

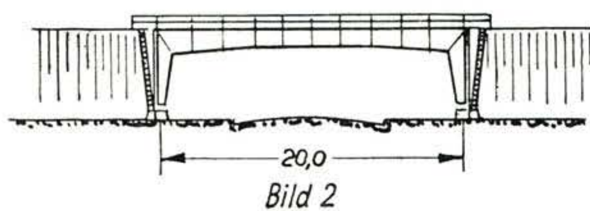


Bild 2

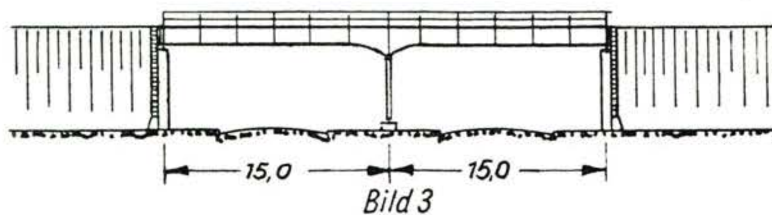


Bild 3

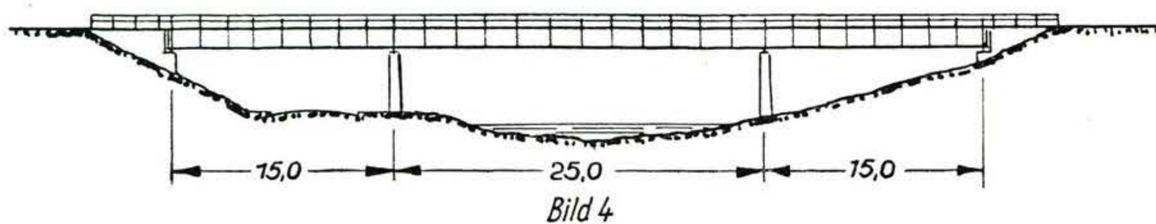


Bild 4

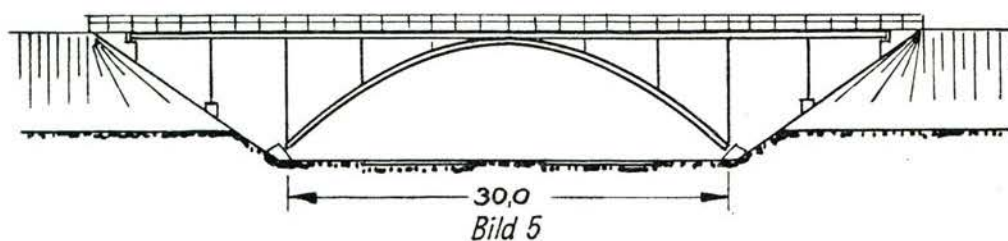


Bild 5

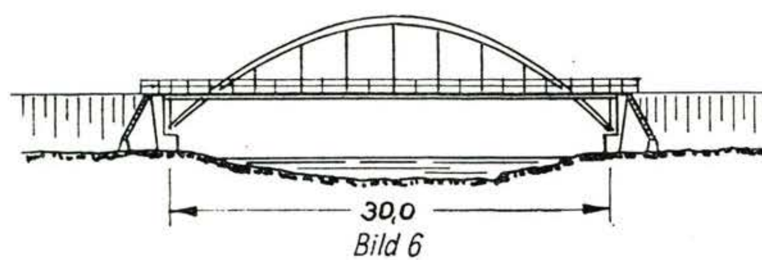


Bild 6

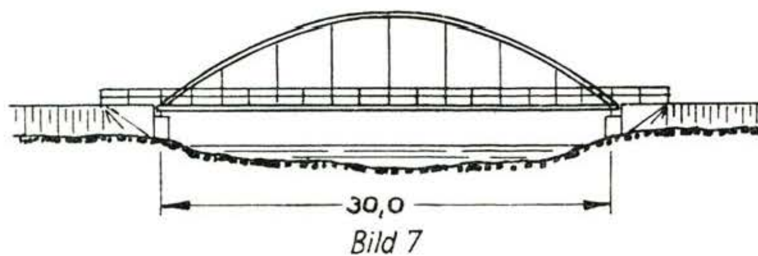


Bild 7

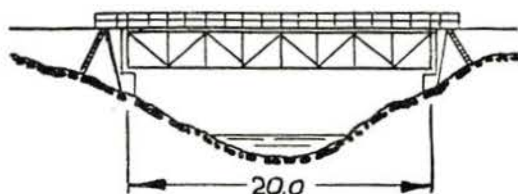


Bild 8

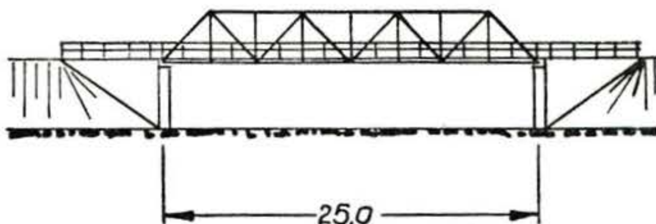


Bild 9

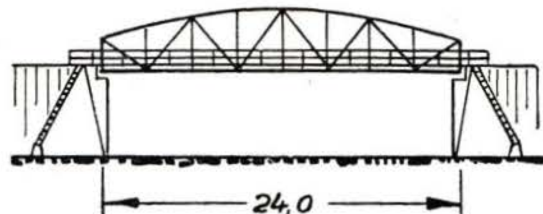


Bild 10

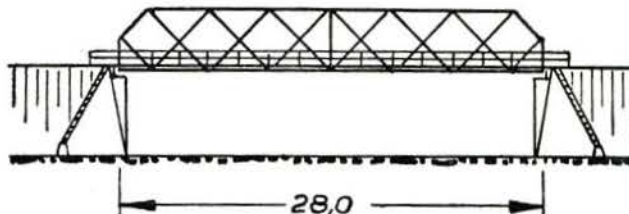


Bild 11

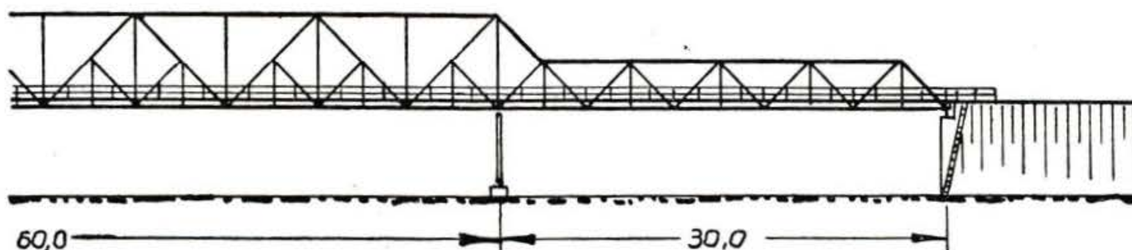


Bild 12

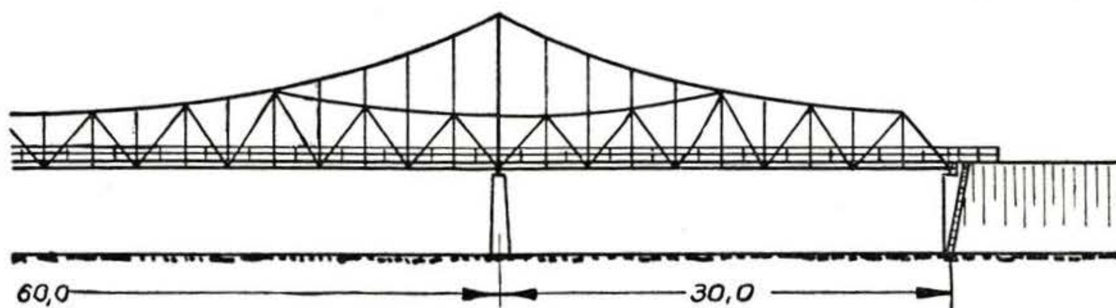


Bild 13

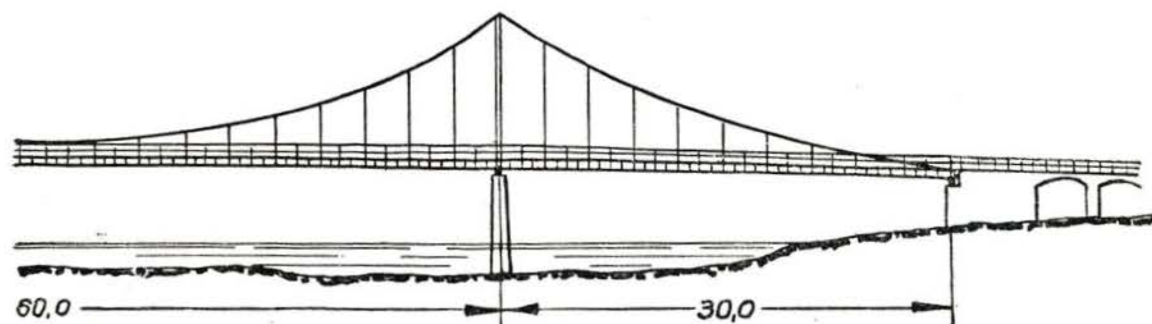


Bild 14

Die wichtigsten Teile der Brücke:

Die Brücke besteht aus Widerlagern, Pfeilern oder Stützen und dem Überbau. Die Widerlager stehen an beiden Brückenenden. Auf ihnen ruhen die Lager der Überbauten. Außerdem schließen sie zusammen mit den Flügelmauern die Fahrbahnrampen gegen die Brückenöffnung ab. Die Pfeiler oder Stützen zwischen den Widerlagern tragen die Zwischenlager und verringern somit die Spannweiten der Überbauten. Der Überbau führt den Verkehrsweg von einem Widerlager zum anderen über das Verkehrshindernis.

A. Stählerne Brücken

Die Hauptteile eines Stahlüberbaues sind Fahrbahn, Gehwege, Fahrbahnträger, Windverbände und Querverbände. Die Lasten aus der Fahrbahn werden von den Fahrbahnträgern nach den Hauptträgern und von diesen in die Lager geleitet. Widerlager und Pfeiler übertragen diese Lagerkräfte auf den Baugrund. Die waagerecht quer zur Brücke wirkenden Kräfte aus Wind und Seitenstößen der Fahrzeuge werden von den senkrechten Querverbänden nach den Windverbänden und von hier nach den Auflagern geleitet.

Hauptkennzeichen einer Brücke sind ihre Hauptträger. Sie werden nach ihren statischen Merkmalen (Trägerform und Anordnung der Auflager) eingeteilt. Die zweckmäßigen Spannweiten bei der Hauptausführung sind bei der folgenden Beschreibung angegeben. Dahinter stehen in Klammern die auf Nenngröße H0 umgerechneten Werte. In den zugehörigen Bildern sind die Hauptträgerformen im Maßstab 1 : 500 gezeichnet, auf Nenngröße H0 bezogen also im Maßstab 1 : 5,75. Multipliziert man die gezeichneten Längen und Höhen mit 5,75, erhält man die Modellabmessungen für die Nenngröße H0.

Hauptträger für Stahlbrücken:

Siehe hierzu Bild 1 bis 14. Die darin angegebenen Maße (in Meter) beziehen sich auf die Hauptausführung.

Bild 1: Vollwandträger auf 2 Stützen. Üblichste Brükkenform für die Unterführung von Bächen, Wegen, Straßen und Eisenbahnen bei kleinen Stützweiten. l = 5 bis 20 m (5,5 bis 22 cm), Trägerhöhe h = $^1/_{10}$, Bauhöhe bei versenkter Fahrbahn etwa $^1/_{20}$, bei obenliegender Fahrbahn $^1/_8$.

Bild 2: Vollwandrahmen. Die Auflager liegen am Fuß der Widerlager. Dadurch ist es möglich, die Trägerhöhe kleiner zu wählen, etwa $^1/_{15}$ in Brückenmitte. An den Ecken muß sie größer sein, etwa $^1/_{12}$. Bei obenliegender Fahrbahn ist die Bauhöhe $^1/_{13}$, bei versenkter Fahrbahn etwa $^1/_{20}$. Die Brücke eignet sich zur Unterführung von Straßen- und Eisenbahnen bei knapper Bauhöhe für Stützweiten von 15 bis 30 m (17 bis 33 cm).

Bild 3: Vollwandträger auf 3 Stützen; geeignet für größere Brückenlängen. Die Stützweite jeder der 2 Öffnungen ist 12 bis 25 m (13 bis 28 cm). In der Mitte muß für eine schlanke, am schönsten stählerne Stütze, Platz sein. Bau- und Trägerhöhen sind gering wie bei Bild 2. Der nach unten gezogene Untergurt über der Mittelstütze ist zweckmäßig und wirkt schön.

Bild 4: Vollwandträger auf vier Stützen; wirkungsvoll in flacher oder hügeliger Landschaft. Stützweite der Mittelöffnung 20 bis 100 m (22 bis 112 cm). Die Seitenöffnungen werden aus ästhetischen Gründen kürzer gehalten, etwa das 0,6- bis 0,8 fache der Mittelöffnung. Bau- und Trägerhöhen sind wie bei Bild 2 gering. Die Lichthöhe kann klein oder groß sein. Die Mittelpfeiler wirken schlank am schönsten. Sie können aus Stahl oder Stahlbeton bestehen. Die Anzahl der Öffnungen kann statt 3 auch 5, 6, 7 usw. sein. Ab fünf Öffnungen wählt man nach Möglichkeit Stützweiten von gleicher Größe. Vier Öffnungen wirken architektonisch unbefriedigend.

Bild 5: Vollwandbogen mit aufgestelzter Fahrbahn. Diese Brückenform hat zwei markante Linien: die horizontale Fahrbahn und den geschwungenen Bogen. Sie fügt sich deshalb sowohl in ebene wie in bergige Landschaft gut ein und wirkt besonders leicht und kühn. Die Stützweite des nach einer Parabel gekrümmten Bogens beträgt 25 bis 80 m (28 bis 90 cm), Pfeilhöhe (senkrechter Abstand zwischen Fußpunkt und Bodenscheitel) gleich $^1/_6$ bis $^1/_3$, gezeichnet ist $^1/_4$.

Bilder 6 und 7: Vollwandbogen mit angehängter Fahrbahn: Die Form nach Bild 6 paßt mehr in eine wellige Landschaft, die Form nach Bild 7 ist ebensogut für die Ebene geeignet. In Bild 6 ist der Bogen unter die Fahrbahn gezogen. Diese Brücke muß also eine größere Lichthöhe haben. Die Höhe in Brückenmitte (Pfeilhöhe) ist etwa $^1/_4$. Die Hauptträgerform (Bild 7) empfiehlt sich besonders für geringe Lichthöhen. Pfeilhöhe $^1/_5$ bis $^1/_6$; Stützweiten für beide Formen 30 bis 80 m (33 bis 90 cm).

Bild 8: Fachwerkträger mit obenliegender Fahrbahn. Es handelt sich hierbei um eine besonders wirtschaftliche Bauweise, bei der aber eine große Bauhöhe gegeben sein muß. Übliche Stützweiten 15 bis 30 m (17 bis 33 cm); Trägerhöhe $^1/_6$ bis $^1/_8$ der Stützweite.

Bild 9: Fachwerkträger mit untenliegender Fahrbahn. Geeignet bei geringer Bauhöhe und für größere Stützweiten von etwa 20 bis 80 m (22 bis 90 cm). Trägerhöhe $^1/_8$, mindestens aber $^1/_{10}$ der Stützweite.

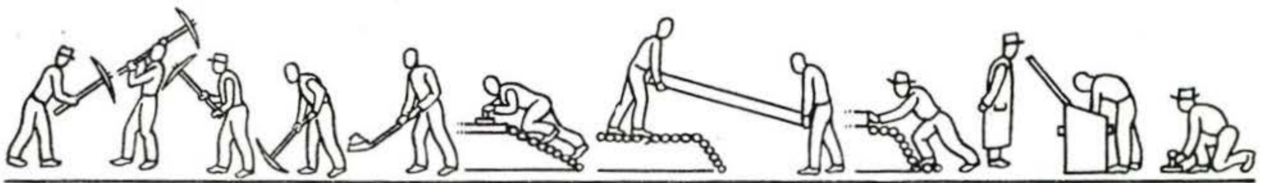
Bild 10: Fachwerkträger mit gekrümmtem Obergurt (sogenannter Halbparabelträger). Anwendung, Stützweite und Trägerhöhen wie beim Fachwerkträger nach Bild 9. Diese Hauptträgerform wird heute seltener gebaut.

Bild 11: Fachwerkbrücke mit Rautenfachwerk und untenliegender Fahrbahn. Die Fahrbahn kann auch auf dem Obergurt liegen. Das System ist eine besonders moderne Form für Stützweiten von 25 bis 100 m (28 bis 110 cm). Die Trägerhöhe beträgt $^1/_7$ bis $^1/_9$ der Stützweite. Sie soll möglichst so bemessen sein, daß die Schrägstäbe unter 45° geneigt sind.

Bild 12: Fachwerkträger auf 4 Stützen. Die mittlere Öffnung ist bedeutend größer zu halten als die Seitenöffnungen und erfordert hier eine größere Trägerhöhe. Die Form ist nüchtern aber zweckmäßig. Die Brücke eignet sich besonders für die Überführung von Straßen- und Eisenbahnen über Rangieranlagen. Die Stützweiten der Mittelöffnung betragen 30 bis 100 m (33 bis 110 cm). Die Seitenöffnungen sind etwa halb so lang, die Trägerhöhen $^1/_{10}$ der Stützweite.

Bild 13: Fachwerkbrücke mit drittem Gurt über den Mittelstützen. Diese den Hängebrücken ähnliche Trägerform wirkt sehr gefällig. Man baut sie über Gleisanlagen und Flüsse. Die Bauhöhen sind sehr gering, die Stützweiten wie bei Bild 12. Die größte Höhe liegt über den Mittelstützen und beträgt etwa $^1/_6$ der mittleren Stützweite.

Bild 14: Hängebrücken. Diese besonders schöne Form eignet sich für größte Stützweiten. Hängebrücken sind ab 200 m für die Mittelöffnung wirtschaftlich. Oft wird diese Brückenform aber auch wegen ihrer Schönheit für kleinere Spannweiten gewählt. Das Verhältnis der Seitenöffnung zur Mittelöffnung ist 1 : 2 bis 1 : 3. Die Stützen über den Mittelpfeilern (Pylonen), haben eine Höhe, die sich aus dem Pfeilverhältnis (Durchhang) des Hängegurts der Mittelöffnung ergibt. Das Verhältnis der Pfeilhöhe zur Mittelstützweite wählt man 1 : 9 bis 1 : 11. In Bild 14 wurde mit Rücksicht auf die für Hängebrücken sehr kleine Stützweite l = 60 m (67 cm) das Verhältnis 1 : 7 gewählt. (Fortsetzung folgt)



Wir schnitzen Figuren

Karl-Heinz Hofmann

„Bastelhansel baut Figuren", so lautet ein Beitrag im Heft 8/54, und da ich genau dasselbe Empfinden hatte, wie der Verfasser jenes Artikels, daß eine Modellbahnanlage noch so gut gestaltet sein kann und ihr trotzdem das „richtige Leben" fehlt, so entschloß auch ich mich, meine „Menschen" selbst herzustellen.
Ich besorgte mir daher 4 mm-Lindenholz und skizzierte munter darauf los. Aber, o weh, was für Mißgeburten kamen zustande. So versuchte ich es anders. Ich stellte mich vor einen Spiegel und ahmte z. B. die Bewegung eines mit der Hacke tätigen Arbeiters nach und sah somit die genaue Körperstellung. Diese konnte jetzt auf das Holz übertragen werden. Darauf erfolgte das Aussägen der Figur. Mit zurechtgebrochenen Rasierklingen, welche sich für mein Dafürhalten besonders gut dazu eigneten, wurden Kopf, Rumpf und Beine plastisch herausgearbeitet. Der Hauptteil der Figur war somit fertig. Doch noch fehlten Arme und ein entsprechendes Arbeitsgerät. Erstere wurden ebenfalls aus Holz ausgesägt, da mir die vorgeschlagene Methode, dieselben aus Draht herzustellen, nicht gefiel. Aus dünnem Blech entstanden Hacken, Schaufeln und sogar

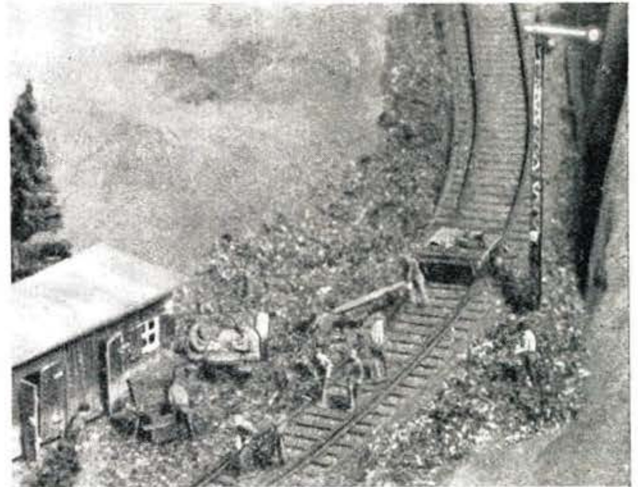


Bild 3 Durch den Einsatz eines Kleinwagens wird die schwere Arbeit der Rotte wesentlich erleichtert



▲ *Bild 1*
Ein gutes Motiv für eine abwechslungsreiche Ausgestaltung von Modelleisenbahnanlagen. Mit 1 PS werden hier die Steine zum Schotterwerk gefahren

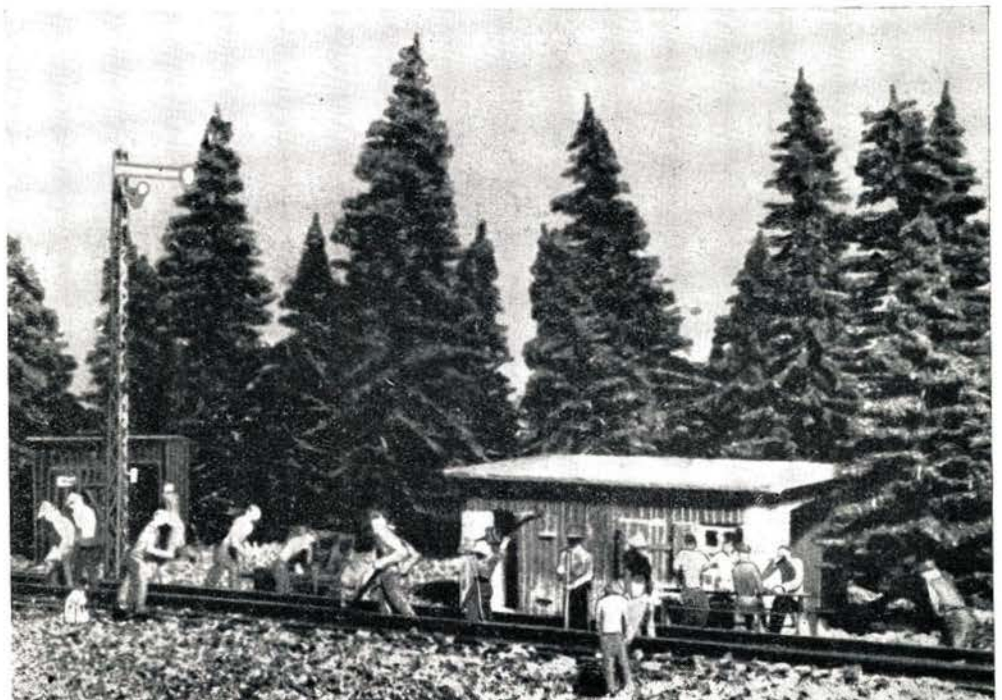


Bild 2 ▶
Bahnunterhaltungsarbeiter bei der Bettungserneuerung einer eingleisigen Nebenbahn. Mit viel Liebe und Sorgfalt wurden nicht nur Gleise, Figuren und Bäume, sondern auch die Buden und das einflügelige Hauptsignal von Karl-Heinz Hofmann angefertigt

Schottergabeln mit „richtigen Zinken" für meine Bua. Angestrichen wurden die Figuren mit Tempera- und Aquarellfarben. So entstand eine Figur nach der anderen und jede weitere gelang mir besser. Es bereitete immer mehr Freude, neue Stellungen zu finden und nachzugestalten. Auch vor Tieren wurde nicht haltgemacht. Als erstes gelang mir ein Pferd, dessen Herstellung allerdings etwas tüftelig war.

Wenn ich hier verrate, daß ich an einer „Geburt" im Durchschnitt nicht länger als eine halbe Stunde arbeite, so mag das manchem Leser unwahrscheinlich vorkommen. Doch wenn er einiges Fingerspitzengefühl, gute Nerven und etwas Geduld besitzt, wird auch er nach einigen Versuchen Erfolge erzielen. Die Skizzen meiner Bahnunterhaltungsarbeiter nebst Fotos sollen dabei als Anregung dienen.

Der bayrische Nebenbahnpersonenwagen LCi

Lothar Graubner

Die Freunde aller Wagenbauarten mache ich heute auf einen Veteranen der ehemaligen bayrischen Staatsbahn aufmerksam. LCi heißt dieser noch rüstige Opa. Das Gattungszeichen Ci darf als bekannt vorausgesetzt werden. Das „L" kennzeichnet den Verwendungszweck des Wagens im Hinblick auf besondere betriebsdienstliche Vorschriften und bedeutet Lokalbahn. Wir dürfen diese Bezeichnung aber nicht so verstehen, daß unser Opa auf Grund seiner vorgeschrittenen Lebensjahre zu seinem uns verständlichen Namen Ci später noch den Namen „L" angenommen hat. Die einheitliche Gattungsbezeichnung bei der Deutschen Reichsbahn erfolgte erst zu Zeiten, da jener bayrische Wagen schon „einige Jährchen auf dem Buckel" hatte. Ihm aber war von Geburt an der Dienst auf Nebenbahnen mit weniger hohen Geschwindigkeiten und Achsdrücken vorbestimmt. Wie gesagt, ist unser Opa noch sehr rüstig, und wir begegnen ihm auch heute noch wie von jeher in Oberfranken und im Gebiet von Nürnberg. In den Zügen von Bayreuth nach Warmensteinach oder Hollfeld, von Neusorg nach Fichtelberg oder von Bamberg nach Scheßlitz finden wir unseren Opa fast ausschließlich in Gesellschaft seiner Artgenossen oder etwas jüngerer, dem Aussehen nach nur wenig unterschiedlicher Kumpane. Es sei denn, der im Heft 3/53, S. 67, vorgestellte C3i muß einmal in der Zugbildung mit aushelfen. Sonst bleiben die alten Herren aber unter sich. Sie haben halt auch ihren Stolz! Die armen Kerle haben zwar ein ziemlich „flaches Dach", was nur an den „Schläfen" etwas abgerundet ist, aus ihren Glatzen sprießen aber noch einige ganz kräftige Brosten (lies: Lüfter!), die ihr Äußeres besonders anziehend machen sollten (s. Bild 1). An ihnen können wir ihren Jahrgang besonders gut erkennen. Wer diese Borsten nicht schön genug findet, der kann sie aber kurzerhand abrasieren! Vielen von Opas Brüdern ist es nämlich schon so ergangen, und es sind zum Teil nur kurze Stummel übriggeblieben. Bei einem Teil dieser Wagen wurden die pinselförmigen Lüfter in letzter Zeit entfernt und durch kleinere flache, runde ersetzt oder die Lüftung so angeordnet, daß wir im Modellbau das Dach ganz glatt ausführen können. Opas Flanken zeigen aber schon etliche Runzeln (lies: Seitenwandprofile). Sein Konterfei macht diesen Zustand wohl deutlich. Er läuft zwar auf zierlichen Speichenrädern, hat aber seine Last ohne alles Wanken immer brav getragen. Handelsübliche Achslager — wie beim dargestellten Modell — bringen seine schönen Beinchen leider nicht recht zur Geltung. Manchmal sollen doch auch Männerbeine ihre Liebhaber finden. Solche Liebhaber gibt es aber wohl nur wenige, deshalb kann ihnen mit entsprechenden Industrieerzeugnissen der Anblick nicht genügend freigelegt werden. Jene Liebhaber werden sich aber doch zu helfen wissen! Jetzt wird es wohl gemischt?!

..... Nun, werden wir ganz sachlich! Die Bühnen sind mit kleinen durchbrochenen Türen abgeschlossen. An einer Seite befindet sich die Bremskurbel. Nicht alle Wagen sind an der Stirnseite mit Steigleiter ausgerüstet. Es lassen sich eben nicht alle Opas aufs Dach steigen! („Der kann die Stichelei nicht lassen!") Das letzte Fensterpaar auf einer Seite ist als Abort kenntlich zu machen. Selbstverständlich raucht der Opa auch — zuweilen einen unheimlichen Knast! Einige seiner Brüder aber sollen von Jugend auf Nichtraucher gewesen sein! Wer's glaubt wird selig!

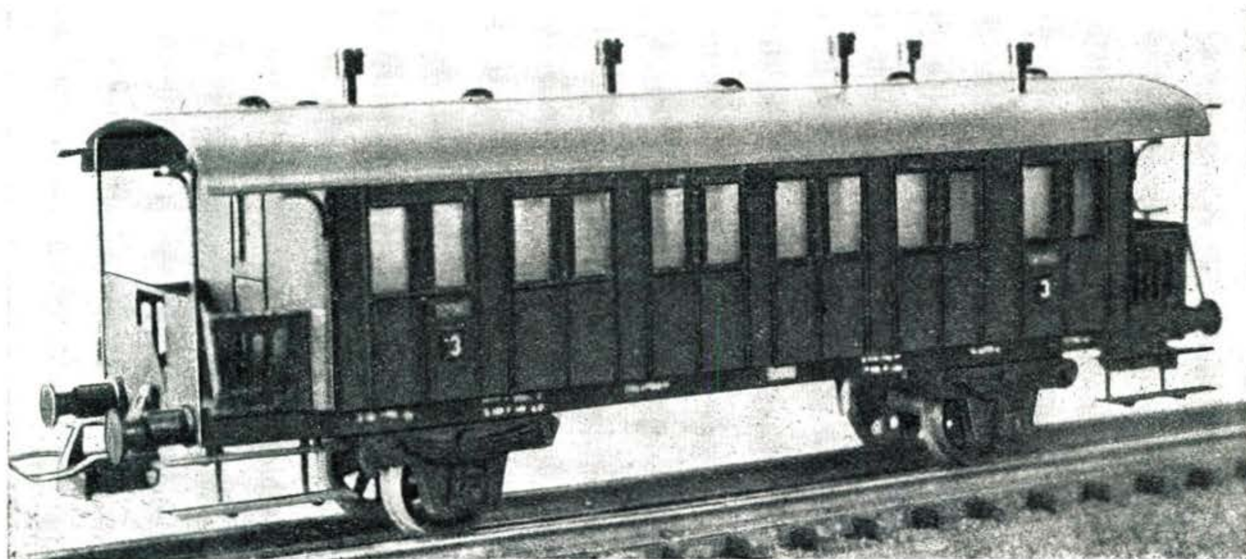
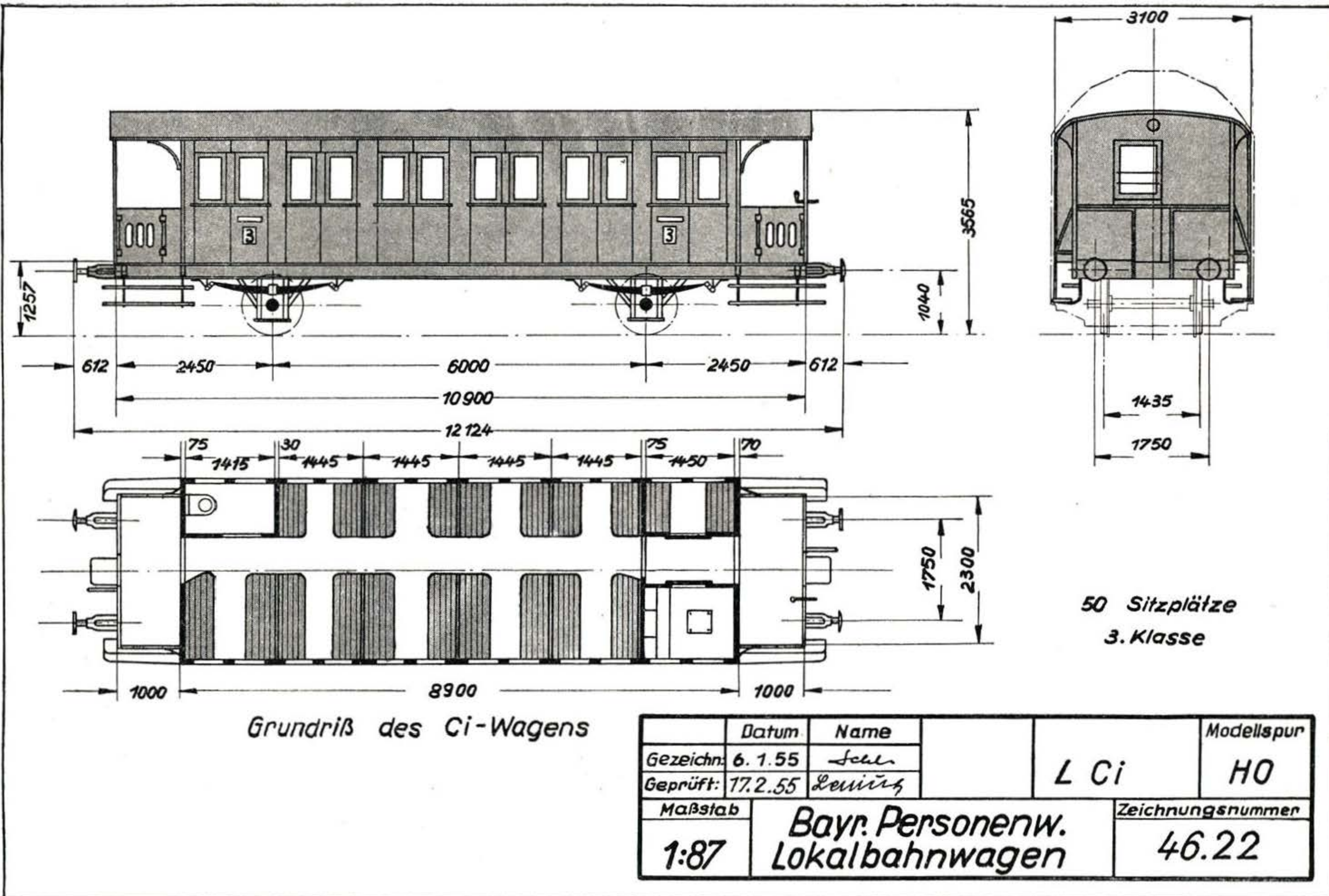


Bild 1 H0-Modell eines bayrischen Lokalbahn-Personenwagens LCi gebaut von G. Gebert, Altlandsberg-Süd


3100
3565
1040
1257
612
2450
6000
2450
612
10 900
12 124
1435
1750
75
1415
30
1445
1445
1445
1445
75
1450
70
1750
2300
1000
8900
1000
50 Sitzplätze
3. Klasse
Grundriß des Ci-Wagens
Datum
Name
Gezeichn: 6. 1. 55
Geprüft: 17.2.55
L Ci
Modellspur
H0
Maßstab
1:87
Bayr. Personenw.
Lokalbahnwagen
Zeichnungsnummer
46.22





Schiebelokomotiven

Hans Köhler



Jede Lokomotive kann für den Schiebedienst eingesetzt werden. Doch einige Tenderlokomotiven werden speziell für diesen Dienst im Gebirge verwendet. Große Steigungen finden wir im Thüringer Wald, im Frankenwald, im Harz und anderen Gebirgen. Abgesehen von der Lok Baureihe 96, die nur für den Schiebedienst vorgesehen ist, verkehren die anderen nachstehend beschriebenen Lokomotiven auch im Zugdienst. Sie sind überwiegend in Bahnbetriebswerken an Steigungsstrecken beheimatet.

1. Güterzugtenderlokomotive der Baureihe 94 (pr T 16) Achsfolge E, Betriebsgattung Gt 55.17

Es hat dem Konstrukteur Garbe um die Jahrhundertwende Schwierigkeiten bereitet, die Genehmigung zum Bau einer fünffach gekuppelten Lokomotive ohne geteiltes Triebwerk beim damaligen preußischen Ministerium für öffentliche Arbeiten zu erlangen. Dort hielt man derartige Lokomotiven für „zu steif". Da die fünffach gekuppelte Lokomotive T 15 mit geteiltem Triebwerk (Bauart Köchy) nicht zur vollen Zufriedenheit lief, sich andererseits bei den Österreichischen Staatsbahnen neue fünffach gekuppelte Lokomotiven mit seitlich verschiebbaren Achsen der Bauart Gölsdorf gut eingeführt hatten, wurde schließlich dem Antrag stattgegeben. Es entstand die Güterzugtenderlokomotive der Gattung T 16. Ursprünglich waren an dieser Lokomotive die erste, dritte und fünfte Achse seitenverschiebbar, die zweite und vierte Achse (Treibachse)



◄Bild 1 Güterzugtenderlokomotive der Baureihe 94^{5-18} (pr T 16[1])

▼ Bild 2 Maßskizze

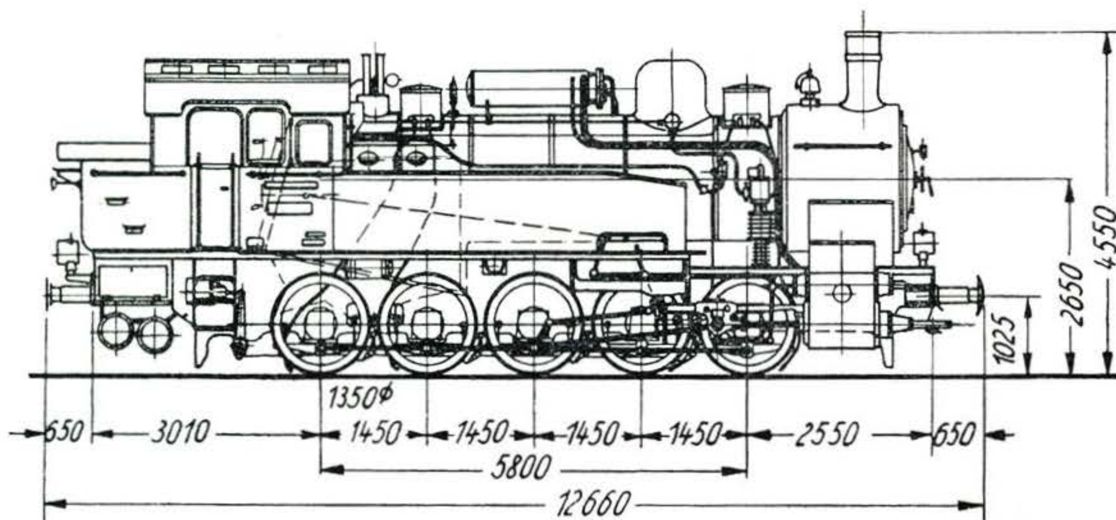


Bild 3
Güterzugtenderlokomotive der Baureihe 95^0 (pr T 20)

hingegen fest im Rahmen gelagert. Der sich aus den fest gelagerten Achsen ergebende kurze, feste Achsstand verursachte starke Schlingerbewegungen der Lok. Man sah sich deshalb veranlaßt, die zweite, dritte und fünfte Achse fest zu lagern und den übrigen Achsen Seitenspiel zu gewähren. Durch diese Maßnahme wurde die Ursache für die starke Schlingerneigung beseitigt.
Der ursprünglich eingebaute Rauchkammerüberhitzer wurde später durch den Rauchrohrüberhitzer abgelöst. Das Führerhaus erhielt die gewölbte Form. Die Kohle- und Wasservorräte wurden erhöht, die Bremse verstärkt, ein Speisedom angebracht und schließlich die Knorr-Vorwärmer-Anlage eingebaut. Bemerkenswert sind noch die lange, schmale und tiefliegende Feuerbüchse und der große Durchmesser der Rauchkammer. Die Bilder 1 und 2 zeigen diese verbesserte Lokomotive. Von dieser Lokomotive sind 1664 Stück gebaut worden. Sie galten lange Zeit als die stärksten fünffach gekuppelten Tenderlokomotiven in Deutschland.
Heute sieht man die Lokomotive, die der Baureihe 94^{5-18} zugeordnet wurde, auf großen Verschiebebahnhöfen als Rangierlok und als Nebenbahnlok, besonders häufig als Schiebelokomotive im Thüringer Wald.

2. Güterzugtenderlokomotive der Baureihe 95 (pr T 20) Achsfolge 1'E1', Betriebsgattung Gt 57.19

Nach dem ersten Weltkrieg beschaffte die damalige Preußische Staatsbahn für Schiebeleistungen auf der romantischen, damals noch dampfbetriebenen Strecke Probstzella—Pressig—Rothenkirchen eine 1'E1'-Tenderlokomotive mit sehr großer Leistung, wie sie die Fa. Borsig kurze Zeit vorher in ähnlicher Ausführung für die Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn geliefert hatte.
Die Lokomotive der Gattung T 20, jetzt Baureihe 95^0, erhielt als erste Tenderlokomotive der Preußischen Staatsbahn einen Barrenrahmen mit einer Dicke von 100 mm. Der große Kessel und die sehr großen Zylinder mit 700 mm Durchmesser ergaben ein hohes Reibungsgewicht und machten die Lok zu einer äußerst leistungsfähigen Bauart. Da auf den Gefällstrecken häufig gebremst werden mußte, erhielt die Lok zwei Luftpumpen.
Der guten Leistung der Lok Baureihe 95 ist es zuzuschreiben, daß die Preußische Staatsbahn alle seinerzeit bestehenden Zahnradbahnen auf Reibungsbetrieb umstellte. Neben der Lok Baureihe 96 (bay Gt 2×4/4) galt sie als die stärkste Lokomotive Deutschlands und diente deshalb auch als Vorbild für später beschaffte Einheitslokomotiven, die gleichartigen Dienst versehen sollten (Baureihe 85).
Die Lok Baureihe 95 ist heute noch in Probstzella beheimatet. Auch nach der Elektrifizierung der oben genannten Strecke im Jahre 1938 leistete sie noch Schiebedienst. Heute ist die Lok von diesem Dienst befreit, weil der größte Teil der Strecke jenseits der Zonengrenze liegt und der Schiebedienst im Augenblick von elektrischen Lokomotiven des Bw Pressig-Rothenkirchen (Deutsche Bundesbahn) versehen wird. Die Lok der Baureihe 95 ist jetzt im Zugdienst auf der hügeligen Strecke nach Sonneberg und anderen Bahnen in der Umgebung von Probstzella eingesetzt.
In den Jahren 1922 bis 1924 sind 24 Lokomotiven dieser Baureihe geliefert worden.

3. Güterzugtenderlokomotive der Baureihe 96 (bay Gt 2×4/4) Achsfolge D'D, Betriebsgattung Gt 88.15 und 16

Für die Strecke Probstzella—Pressig—Rothenkirchen, für Schiebeleistungen auf der Schiefen Ebene zwischen Neuenmarkt—Wirsberg—Marktschorgast und auf der Strecke Laufach—Heigenbrücken (Würzburg—Frankfurt/Main) stellte die ehemalige Bayrische Staatsbahn erstmalig im Jahre 1913 Mallet-Lokomotiven mit acht angetriebenen Achsen in Dienst. Die vorderen vier

Bild 4 Maßskizze von der Lok Baureihe 95^0

Achsen im Mallet-Drehgestell werden von Niederdruck-Maschinen angetrieben. Die vier übrigen Achsen lagern im Hauptrahmen und werden von Hochdruckmaschinen angetrieben. Es hat sich gezeigt, daß die Leistung wegen der verhältnismäßig klein bemessenen Hochdruckzylinder, die den großen Niederdruckzylindern zu wenig Dampf abgaben, nicht größer war als bei der leichteren Lok der Baureihe 95. Dieser Umstand gab 1923 den Anlaß zum Umbau einzelner Mallet-Lokomotiven dieser Gattung durch Vergrößerung der Hochdruckzylinder. Unter anderem erhielten sie außerdem eine verbesserte Sandstreuvorrichtung, günstigere Rohrteilung im Kessel, größere Überhitzereinheiten, neue Druckausgleicher mit Eckventilen und eine Knorr-Vorwärmer-Anlage. Bild 5 zeigt die Lok nach dem Umbau. Ein Foto wurde bereits im Heft 5/55, S. 118 (Bild 46) veröffentlicht.
Einige Lokomotiven dieser Baureihe sind noch heute beim Bw Neuenmarkt-Wirsberg beheimatet.
Mit dem Bau der Lok-Gattung T 20 schloß die Lokomotiventwicklung bei der Preußischen Staatsbahn ab. In Bayern fand die Entwicklung der Tenderlokomotiven mit dem Bau der Lok-Gattung Gt 2×4/4 ebenfalls ihren Abschluß. Alle weiteren Entwürfe für Lokomotiven übernahmen die damaligen Zentralämter der vereinheitlichten Deutschen Reichsbahn.

Technische Daten der beschriebenen Lokomotiven

Lok Baureihe	94	95	96*)	Angaben in
Betriebsgewicht	84,9	127,4	131,1	t
Reibungsgewicht	84,9	95,3	131,1	t
mittl. Achsdruck	17,0	19,0	16,4	t
Kesseldruck	12	14	15	atü
Rostfläche	2,30	4,36	4,25	m^2
Feuerbüchsheizfläche	11,61	17,0	14,65	m^2
Verdampfungsheizfläche	127,0	198,8	195,64	m^2
Überhitzerheizfläche	45,27	62,5	65,37	m^2
Größte Geschwindigkeit	40	65	55	km/h
Wasservorrat	8	12	12,3	m^3
Kohlevorrat	3	4	5	t
Urheberfirma	Schwartzk.	Borsig	Kr.-Maffei	
Erstes Beschaffungsjahr	1914	1922	1913 (1923)	

*) Angaben für die Lok nach dem Umbau.

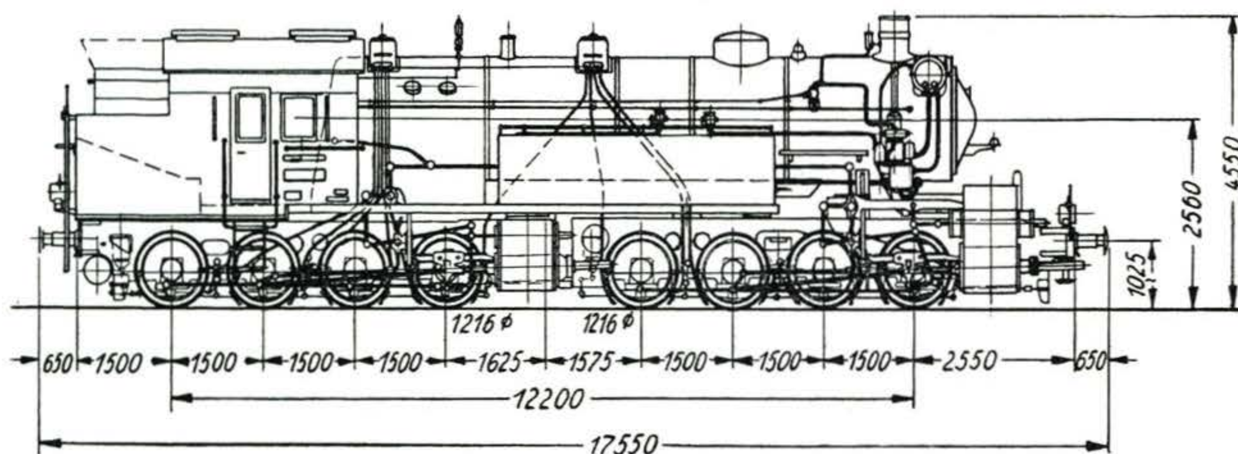
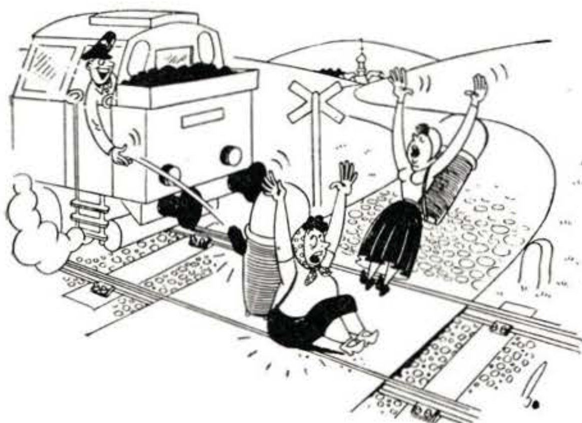


Bild 5 Maßskizze von der Lok Baureihe 96⁰

Die Geschichte ist wahr – allein die Namen sind erfunden!

Am Südhang des schönen Thüringer Waldes liegt Schleusingen, ein kleines, aber geschäftiges Städtchen mit dem mächtigen Schloß Bertholdsburg und vielen kleinen, mit Schiefer beschlagenen Häusern. Dort war die Bäuerin Marie Anschütz aus Erlau und hatte eingekauft. Mit einer mächtigen Kiepe auf dem Rücken, welche noch hoch hinaus beladen war, und einem selbstgestrickten Tuch um den Kopf, machte sie sich wieder auf den Weg, um ihre heimatlichen Gefilde zu erreichen. Zu Fuß natürlich, denn „mit dem Suhler Zügle fahre, kost' Geld ...". Wie sie nun gerade auf dem schienengleichen Bahnübergang eben dieser Suhler Strecke ist, kommt ihr Berta, ihre Busenfreundin aus Rasen entgegen, die, mit ebensolcher hochbeladenen Kiepe bepackt, in das Städtchen will. Na, die beiden haben sich schon eine Woche nicht gesehen und beginnen — mitten auf den Gleisen stehend — einen gemütlichen Schwatz und vergessen ganz und gar die Umwelt. Doch das Schicksal naht.
Auf dem Bahnhof Schleusingen ist bereits der „Expreß" aus Suhl angemeldet. Er hält gerade noch auf dem kleinen Bahnhof „St. Kilian". Da es hier kein Bahnhofspersonal gibt, erteilt der Schaffner das Abfahrtssignal. Bis Schleusingen ist die Strecke fast gerade und das Zügle macht sich im Zuckeltrab auf den Weg. Karl Wagner, der Lokführer, läßt das Läutewerk laufen und zieht ab und zu die Dampfpfeife, da neben der Strecke in kurzen Abständen entsprechende Kennzeichen dazu auffordern. Der Zug nähert sich nun dem Übergang, wo Marie und Berta stehen und immer noch schwatzen. Karl Wagner sieht die beiden schon von weitem stehen und läßt die Stimme seines „Dampfrosses' ununterbrochen ertönen. Aber das Hindernis wankt und weicht nicht. Man sieht nur weiterhin zwei große Kiepen mit Beinen hin- und herwackeln. Was hilft's? „Achtung! Schnellbremsung!" ruft Karl seinem Heizer zu. Schon knirschen und quietschen die Bremsen. Der Zug steht kurz vor den Klatschbasen. Karl nimmt eine Kohle und ... bum, da knallt sie Berta an die Kiepe. Berta verliert vor Schreck das Gleichgewicht und sitzt auf ihrem (nicht sehr mageren) Podex. Das Gewicht der Kiepe hatte endlich seine Wirkung getan. Marie Anschütz dagegen schrie gellend: „Hilfe! Die Eisenbahn!" Aber die stand. Nur Zugführer und Lokführer kamen und bedachten die beiden mit einigen „Freundlichkeiten", deren Wiedergabe mir erspart bleiben

möge. Jedenfalls wurden die beiden vom Zugführer zu einer Freifahrt bis zum Bahnhof eingeladen, bei dessen Vorsteher eine ausführliche Protokollaufnahme erfolgte. Dazu kam noch eine Anzeige wegen Transportgefährdung.

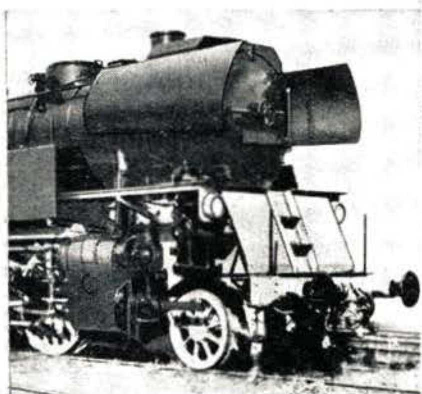


Das war ein teurer Klatsch geworden! Eine Geldstrafe oder hilfsweise Haft war fällig.

Diese Episode ist nun schon wieder einige Jährchen her, aber damals lachte die ganze Umgebung einschließlich der schönen thüringer Tannenbäume.

Übrigens, heute kann das nicht mehr vorkommen. Solche Klatschbasen gibt es nicht mehr. *Wirklich?* Außerdem wurde an dem betreffenden Übergang eine Warnlichtanlage mit elektrischem Glockenzeichen aufgestellt, dessen schriller und anhaltender Ton einen Klatsch von vornherein gründlich stört.

Günther Kühnlenz





Bist Du im Bilde?

Aufgabe 13

Eine Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner benutzte die Ferienzeit für eine Studienreise. Während der Fahrt wurde der Leiter plötzlich von einem Jungen Pionier auf eine Lokomotive aufmerksam gemacht, die er vorher noch nie gesehen hatte. Als der Arbeitsgemeinschaftsleiter aus dem Fenster sah, konnte er nur noch den im Bild dargestellten Teil der Lok erkennen. Sofort entstand die Frage, welcher Baureihe diese Lok angehören mag. „Die Lok hatte vier gekuppelte Achsen", wollte ein anderer Junger Pionier trotz der schnellen Vorbeifahrt festgestellt haben. — Hättest Du den Jungen Eisenbahnern die Baureihe der Lok nennen können?

Lösung der Aufgabe 12 aus Heft 6/55

Nach Anlage A der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung wird für den mehrgleisigen beschrankten Wegübergang das gleiche Warnkreuz aufgestellt, wie für den eingleisigen (Bild 1). Unbeschrankte Wegübergänge werden dagegen durch Warnkreuze nach Bild 2 (eingleisig) oder Bild 3 (mehrgleisig) gekennzeichnet. Bild 4 zeigt das Betriebszeichen einer Warnlichtanlage. Bei Annäherung eines Zuges erscheint hier das Warnzeichen nach Bild 5. Auf mehrgleisigen Bahnen wird die Annäherung eines Zuges durch Warnzeichen nach Bild 5, zweier Züge durch Warnzeichen nach Bild 6 angezeigt. Warnkreuze sind an allen unmittelbar am Übergang einmündenden Wegen da aufzustellen, wo Fahrzeuge und Tiere angehalten werden müssen, wenn die Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nähert.



Bild 1 *Bild 2*

Bild 1 Warnkreuz für beschrankten Übergang. Pfostenlänge 3 900 mm

Bild 2 Warnkreuz für unbeschrankten Übergang. Pfostenlänge 3 900 mm

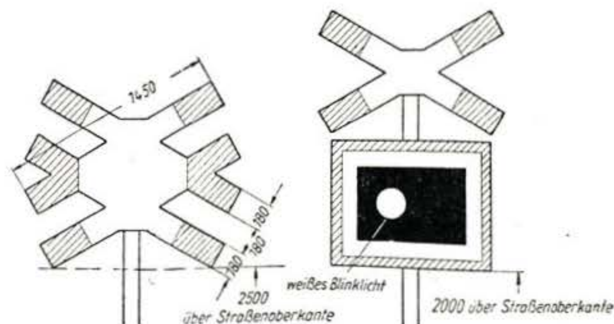


Bild 3 *Bild 4*

Bild 3 Warnkreuz für unbeschrankten Übergang. Pfostenlänge 4 500 mm

Bild 4 Warnkreuz mit Warnlichtanlage. Pfostenlänge 3 900 mm

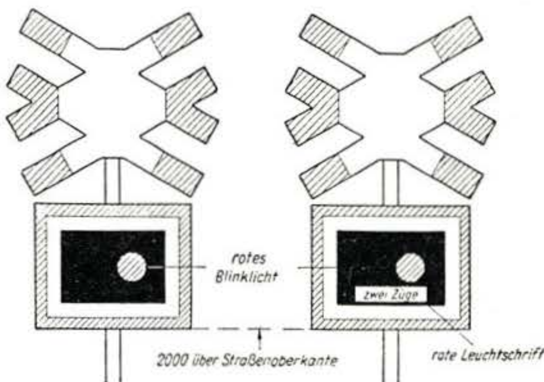


Bild 5 *Bild 6*

Bild 5 Warnkreuz mit Warnlichtanlage. Pfostenlänge 4 500 mm

Bild 6 Warnkreuz mit Warnlichtanlage. Pfostenlänge 4 500 mm

Zur Ankündigung eines Wegüberganges werden auf Fernverkehrsstraßen stets, auf Landstraßen 1. und 2. Ordnung bei Bedarf Warnbaken aufgestellt. Die Baken sind entsprechend den Warnkreuzen auf beiden Seiten

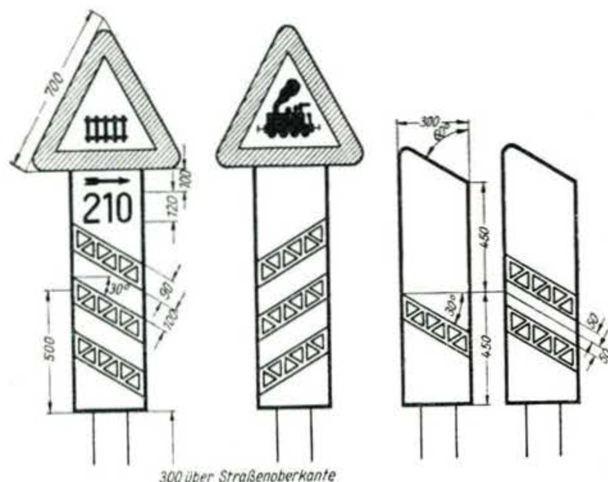


Bild 7 Bild 8

Bild 7 Warnbaken mit Warnzeichen. Pfostenlänge 1 750 mm

Bild 8 Warnbaken ohne Warnzeichen. Pfostenlänge 1 200 mm

des Überganges je auf der rechten und linken Straßenseite zu errichten. Die roten Streifen sowie die Kopfseiten sind dabei zur Straßenmitte geschrägt. Die Warnbaken mit drei Streifen werden durch dreieckige Warnzeichen (Zaun für beschrankte, Lok für unbeschrankte Übergänge) ergänzt. Sie sind 240 m vor dem Übergang aufzustellen. Ein anderer Abstand, der durch eine Wegegabelung erforderlich werden kann, wird unterhalb des Warnzeichens auf der Bake vermerkt. Die Warnbaken mit zwei Streifen stehen 160 m, die mit einem Streifen 80 m vor dem Übergang. Wird ein Bahnkörper nicht rechtwinklig von einer Straße gekreuzt, so sind die Abstände der in Fahrtrichtung rechts stehenden Zeichen maßgebend.

Die Bilder 1 bis 6 sind im Maßstab 1 : 50, die Bilder 7 und 8 im Maßstab 1 : 30 gezeichnet.

Es muß einmal gesagt werden!

Die Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" teilte uns vor einiger Zeit mit, daß in verschiedenen Leserversammlungen die teilweise schlechte Sortimentierung an Modelleisenbahnerzeugnissen in den Geschäften der HO und des Konsums sowie des privaten Einzelhandels kritisiert wurde. Die Schuld für die ungenügenden Verkaufssortimente wurde dabei der Deutschen Handelszentrale (DHZ) zur Last gelegt.

Uns ist ferner bekannt, daß der Einzelhandel Käuferwünsche, die er nicht befriedigen konnte, mit der Bemerkung „die DHZ hat uns nicht beliefert" beantwortete.

Liebe Modelleisenbahner! Diese schon sprichwörtlich gewordene Begründung hatte bis zur Mitte des vergangenen Jahres Gültigkeit. Seit dieser Zeit können wir wohl mit gutem Gewissen behaupten, daß wir alle Einzelhandelsgeschäfte, soweit die Produktionsbetriebe die mit uns abgeschlossenen Verträge eingehalten haben, mit den gewünschten Waren belieferten. Die ungenügende Sortimentierung, vor allen Dingen beim staatlichen und genossenschaftlichen Einzelhandel, hat leider einen anderen Grund.

In den Monaten April und Mai 1954 führten wir mit dem gesamten Einzelhandel einen Vorverkauf für das 2. Halbjahr 1954 durch. Das Ergebnis dieses Vorverkaufes hat klar bewiesen, daß in vielen Einzelhandelsbetrieben der Modelleisenbahnbranche noch ungenügende Fachkenntnisse vorhanden waren. Auch war im staatlichen und genossenschaftlichen Einzelhandel nur wenig Interesse für die Modelleisenbahn zu verzeichnen. Durch fachliche Schulung der Verkaufskräfte im 2. Halbjahr 1954 waren teilweise gute Erolge festzustellen. Die Früchte dieser Arbeit werden sich erst in diesem Jahr richtig auswirken. Wir sind auch weiterhin bemüht, die Qualifizierung der Verkaufskräfte und nicht zuletzt der Einkäufer zu verbessern. Es wäre sehr erfreulich, wenn uns auch die Modelleisenbahner in dieser äußerst wichtigen Arbeit unterstützen würden. Wir schlagen dazu vor, Verkäuferinnen und Verkäufer der betreffenden Einzelhandelsgeschäfte von Zeit zu Zeit zu den Tagungen der Arbeitsgemeinschaften oder Modelleisenbahnzirkel einzuladen. Eine derartige Einführung in die Praxis des Modelleisenbahnwesens wird bei vielen Verkaufskräften ein steigendes Interesse an den einzelnen Erzeugnissen zur Folge haben.

Ein weiterer Faktor für die schlechte Sortimentierung war die mangelhafte Einhaltung der mit den Produktionsbetrieben vereinbarten Liefertermine. So wurden zum Beispiel im Heft 8/54 von dem VEB Elektroinstallation Oberlind die Modelle einer Schlepptenderlok der Baureihe 50 sowie eines Oberleitungstriebwagens zur Lieferung in kurzer Zeit offeriert. Da wir an diesen Modellen sehr interessiert waren, haben wir sofort entsprechende Verhandlungen mit dem Produktionsbetrieb eingeleitet. Während uns für Dezember 1954 die ersten Lieferungen zugesagt waren, erhielten wir vom gleichen Betrieb zur Leipziger Herbstmesse 1954 zwei weitere Angebote: das Modell der Personenzuglok Reihe 23 und der Tenderlok R 65, beide für das erste Halbjahr 1955. Wiederum trafen wir unsere Dispositionen. Durch entsprechende Angebote in unserem Informationsdienst für den Einzelhandel wurden von verschiedenen Geschäften größere Bestellungen aufgegeben.

Im Januar 1955 wurde uns dann vom Produktionsbetrieb mitgeteilt, daß die Herstellung der beiden letztgenannten Typen vorläufig nicht vorgenommen werden kann, obwohl diese im Heft 2/55 der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" als kurzfristig lieferbar angezeigt wurden. Als Ersatz dafür wurde uns die bereits im Jahr 1954 offerierte Schlepptenderlok R 50 wiederum angeboten.

Wir haben diesen Vorgang deshalb so ausführlich geschildert, um zu zeigen, daß die weit verbreitete Meinung über die DHZ nicht immer zu Recht besteht, sondern daß die Gründe für ein schlechtes Warensortiment zum großen Teil anderweitig zu suchen sind.

Unsere Aufgabe wird es sein, dafür zu sorgen, daß vor allen Dingen die Verkaufskultur und das Warensortiment beim Einzelhandel verbessert werden. Wir wären dankbar, wenn uns von seiten der Interessenten diesbezügliche Mängel in den Geschäften mitgeteilt werden. Wir sind überzeugt, daß wir in gemeinsamer Arbeit das Ziel „ein gutes, reichhaltiges und qualitativ hochwertiges Warensortiment in Modelleisenbahnartikeln in Verbindung mit einer guten fachlichen Verkauskultur" erreichen werden.

Allen Modelleisenbahnern wünschen wir weiterhin „Gute Fahrt".

Großhandelskontor für Kulturwaren
Spezialverkaufslager für Modelleisenbahnartikel
Leipzig C 1, Dr.-Kurt-Fischer-Straße 31

Modelleisenbahnen auf der 6. Nürnberger Spielwarenfachmesse 1955

Heinz Lenius

Nachdem wir unseren Lesern ausführlich über die Modellbahnerzeugnisse auf der internationalen Frühjahrsmesse 1955 in Leipzig berichtet haben, folgt heute ein Bildbericht über die Artikel der gleichen Branche auf der diesjährigen 6. Spielwarenfachmesse in Nürnberg.

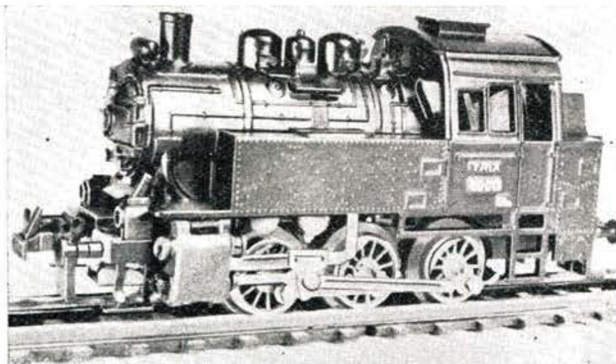


Bild 1 TRIX-Lok Baureihe 80

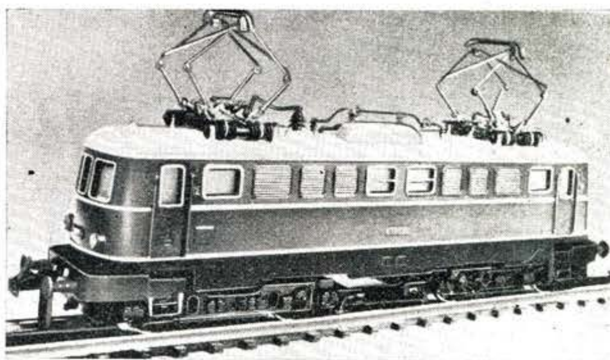


Bild 2 TRIX — Ellok E 10

Wir haben diese Messe besucht, und wollen versuchen, unseren Lesern mit diesem Bericht ebenfalls einen umfassenden Überblick über den Stand der Modellbahnproduktion in der Bundesrepublik zu vermitteln, wobei wir uns jedoch auf die Betrachtung der interessantesten Erzeugnisse beschränken müssen.

So wollen wir aus dem Fertigungsprogramm der Fa. TRIX, Nürnberg, einige Triebfahrzeuge (Bild 1, 2 und 5), Reisezugwagen (Bild 3 und 4) und Güterwagen (Bild 6 und 7) vorstellen. Die Lok der Baureihe 80 ist mit einem neu entwickelten Permanentmotor ausgerüstet. Angetrieben wird die hintere Achse. In die Laufflächen dieses Radsatzes sind Plastikreifen eingelegt worden, um die Zugkraft zu erhöhen. Die Länge über Puffer beträgt etwa 110 mm (Bild 1).

Einen Diesel-Kleintriebzug VT 75, dessen Vorbild auf Nebenbahnen der DB verkehrt, zeigt Bild 5. Die Länge des Motorwagens beträgt 138 mm, die des Zuges einschließlich einem Beiwagen 280 mm. Auch dieses Triebfahrzeug ist mit dem neuen Permanentmotor ausgerüstet.

Nach der Hauptausführung der E 10 003 (DB) wurde die Ellok (Bild 2) konstruiert. Mit 2 angetriebenen Achsen und Radreifen mit Plastikeinlage verfügt diese Modell-Lok über eine außergewöhnliche Zugkraft.

Bild 3 zeigt einen Städte-Schnellverkehrswagen mit Mitteleinstieg und Bild 4 das Modell eines Touropa-Schnellzugwagens. Bei beiden Reisezugwagen handelt es sich um Messeneuheiten 1955. Die Wagen haben an den Enden Gummiwulstattrappen, die Anschriften sind vorbildgetreu ausgeführt.

Das Güterwagensortiment wurde in diesem Jahr um 4 Typen erweitert, und zwar um einen Verschlagwagen (Altona) (Bild 7) und einen G-Wagen (München) (Bild 6). Beide Wagen werden mit und ohne Bremserhaus geliefert.

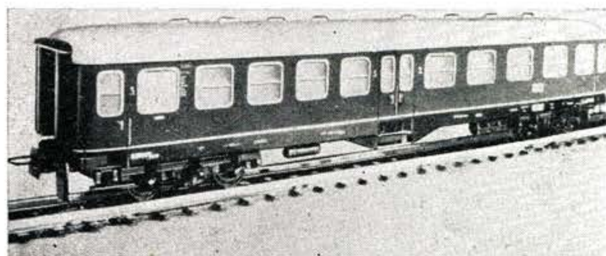


Bild 3 Städte-Schnellverkehrswagen der Fa. TRIX

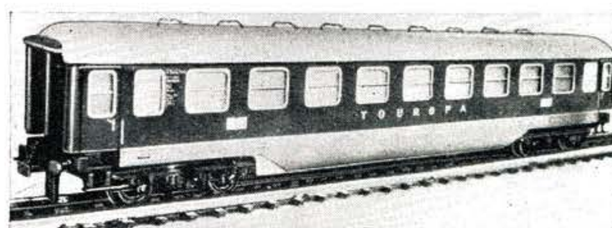


Bild 4 Touropa-Schnellzugwagen der Fa. TRIX

Auf dem Messestand der Fa. Gebrüder Fleischmann, Nürnberg, fielen besonders eine Allzweck-Diesellok nach einem amerikanischen Vorbild mit der Achsfolge Bo'Bo', ein Oberleitungstriebwagen nach skandinavischem Vorbild und ein Dieseltriebwagenzug auf.

Die Diesellok (Bild 8) kann im Strecken- und Rangierdienst eingesetzt werden. Der Lokomotivkörper ist aus Zinkspritzguß hergestellt. Eine der beiden angetriebenen Achsen hat Räder mit leicht auswechselbaren Haftringen zur Erhöhung der Zugkraft. Die Länge über Kupplung beträgt 190 mm.

Während das Fahrgestell des Oberleitungstriebwagens (Bild 9) aus Zinkspritzguß angefertigt wurde, besteht die Karosserie aus Plastikspritzguß. Der Triebwagen

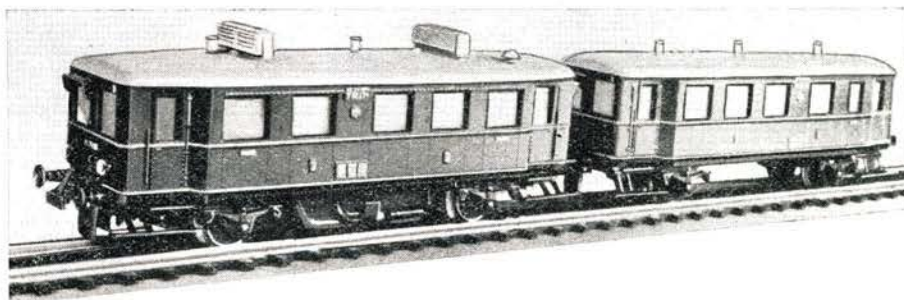
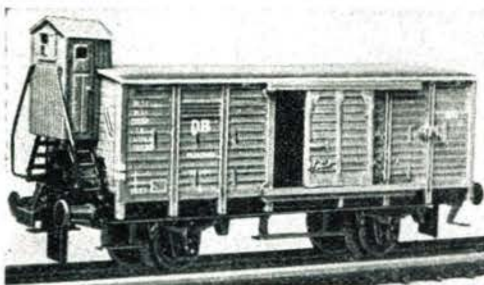
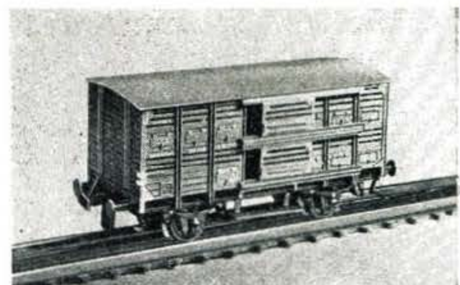


Bild 5 TRIX — VT 75



◀ Bild 6 TRIX-G-Wagen (München)



▶ Bild 7 TRIX-Verschlagwagen (Altona)

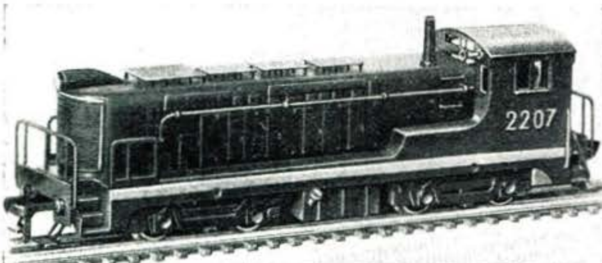


Bild 8 Allzweck-Diesellokomotive mit der Achsfolge Bo'Bo'. Hersteller: Gebr. Fleischmann

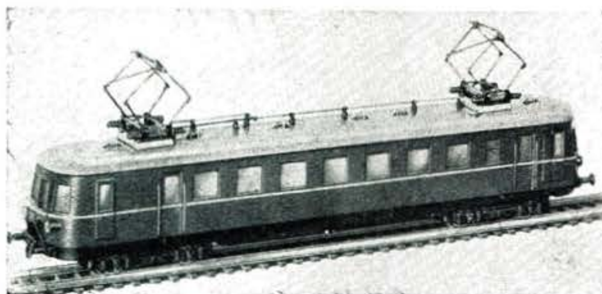


Bild 9 Oberleitungstriebwagen der Fa. Gebr. Fleischmann

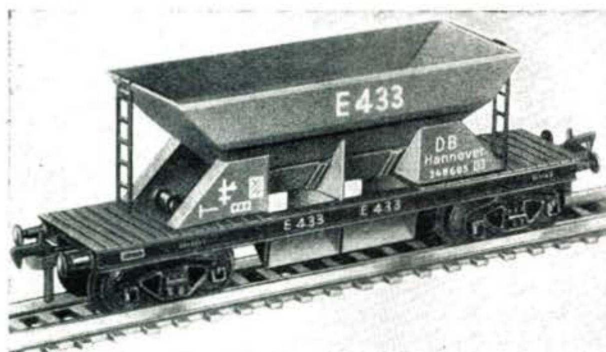


Bild 10 Talbot-Schotterwagen der Fa. Gebr. Fleischmann

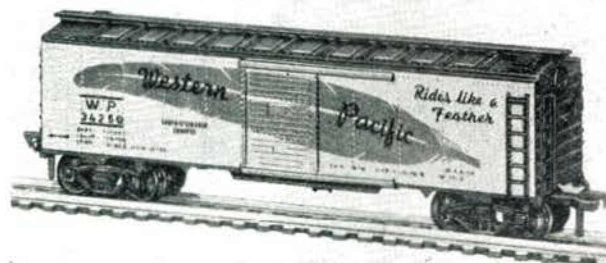


Bild 11 Vierachsiger gedeckter Güterwagen (Box-Car der „Western-Pacific"). Hersteller: Gebr. Fleischmann

ist mit Innenbeleuchtung ausgestattet. Ein besonderer Umschalter im Fahrzeug gestattet die wahlweise Zuführung der Fahrspannung aus der Oberleitung oder nur aus den Fahrschienen. Dieser Triebwagen kann nicht mit Anhänger gefahren werden. Die Länge über Puffer beträgt 250 mm.

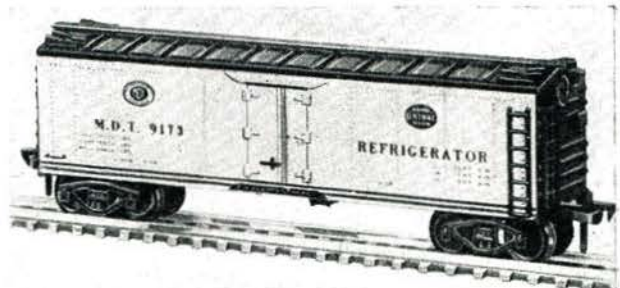


Bild 12 Vierachsiger Kühlwagen (Refrigerator der „New York-Central"). Hersteller: Gebr. Fleischmann

Bild 14 ▶

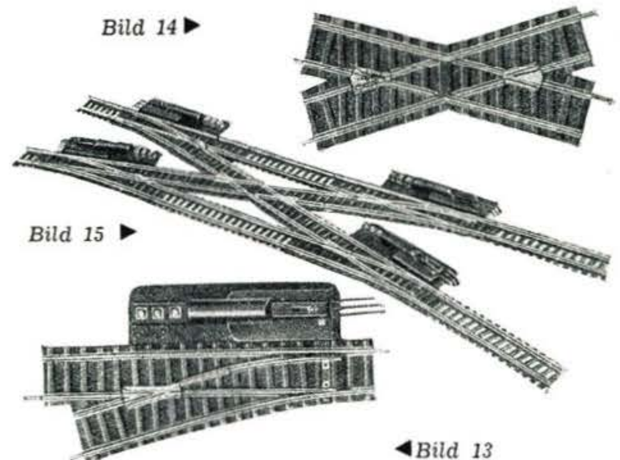
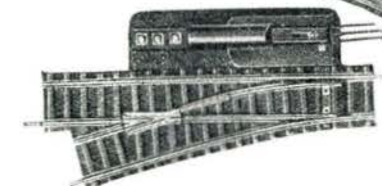


Bild 15 ▶



◀ Bild 13

Bild 13 Elektromagnetische 15°-Weiche mit gekuppeltem Umschalter. Hersteller: Gebr. Fleischmann
Bild 14 30°-Kreuzung zum Aufbau von Gleisverbindungen mit Weichen nach Bild 14
Bild 15 Doppelte Gleisverbindung, hergestellt aus 4 Weichen (Bild 13) und einer Kreuzung (Bild 14)

Bei einem Dieseltriebwagenzug entspricht der Triebwagen in der Formgebung und der Anordnung der Drehgestelle sowie des Antriebes dem Oberleitungstriebwagen. Die Gesamtlänge des Zuges beträgt über Puffer gemessen 510 mm. Der Triebwagen ist auch ohne Anhänger lieferbar.

Das sehr gute Modell eines vierachsigen Talbot-Schotterwagens (Bild 10) sowie eines gedeckten Güterwagens und eines Kühlwagens (beide vierachsig) ergänzen den Wagenpark der Fa. Fleischmann. Die letztgenannten Wagen wurden nach amerikanischen Vorbildern gebaut (Bild 11 und 12).

Außerordentlich ansprechend ist auch das Schwellenband-Gleismaterial von Fleischann, das zur Messe mit einer 15°-Weiche und einer 30°-Kreuzung erweitert wurde. Es ist möglich, zwei Weichen unmittelbar an-

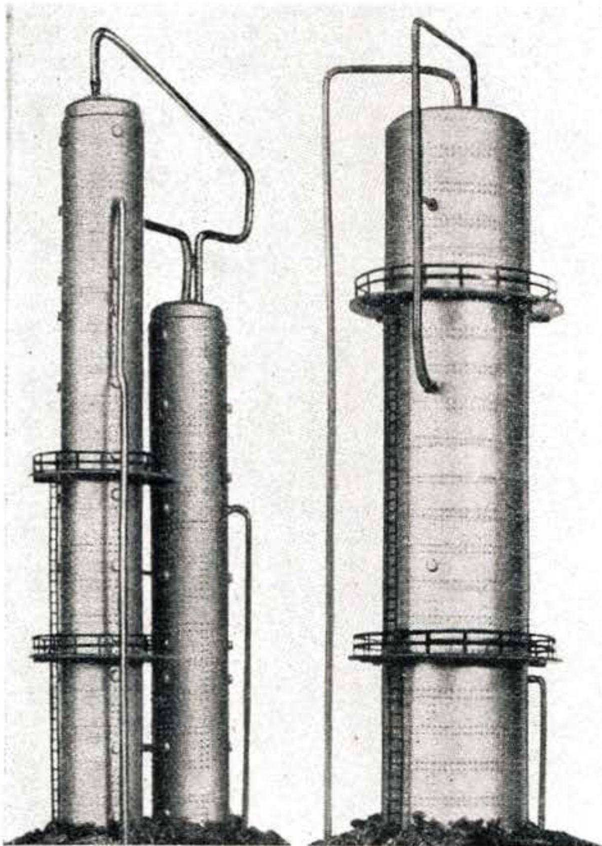


Bild 16 Hydrierkessel zweifach und einfach der Fa. Vollmer

einander zu setzen, wobei der Gleisabstand von Gleismitte bis Gleismitte nur 52 mm beträgt (Bilder 13 bis 15).

Interessante Exponate zeigte die Fa. W. Vollmer KG, Stuttgart, von denen wir besonders die Hydrieranlagen erwähnen möchten, die aus zwei Kesseln verschiedener Form, Rohren, Leitern und Zwischenstücken (für Plattformen) zusammengesetzt werden können (Bild 16 und 17). Neben einer gut ausgebildeten Oberleitung, Modell-Fachwerkbrücken, Bogenlampen, Gebäuden u.a.m. verdienen die plastisch geprägten Pflasterstein- und Mauersteinfolien, die sich leicht biegen und mit der Schere schneiden lassen, hervorgehoben zu werden. Fertige Portalbrücken (Bild 18) und Bogenbrücken sind kleine Kunstwerke.

Die Fa. Fr. Sander, Nachf., Wuppertal, überraschte den Messebesucher mit vielseitig verwendbaren elastischen und verformbaren Geländefaltmatten für die Landschaftsgestaltung. Mit wenigen Griffen können aus diesen Matten Böschungen, Hügel und dergleichen ohne jegliches Hilfsmittel geformt werden.

Dieser Bericht wird fortgesetzt.

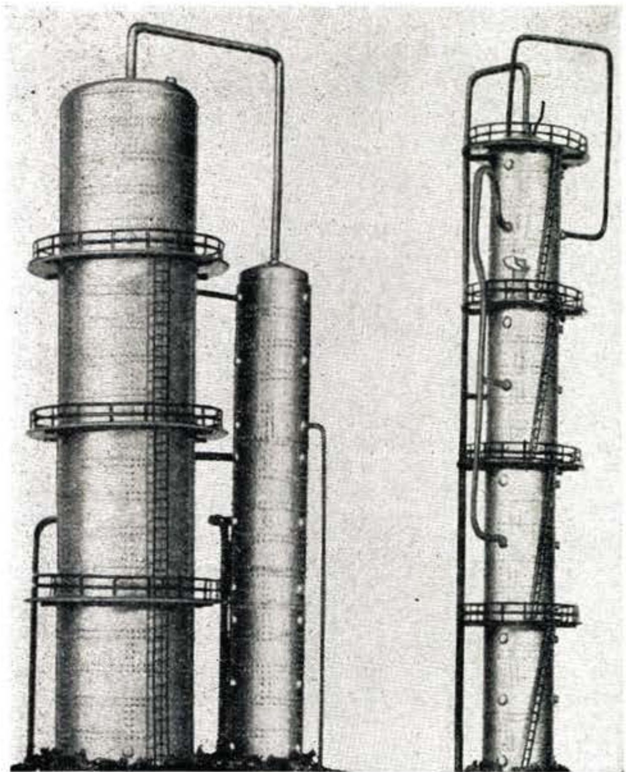
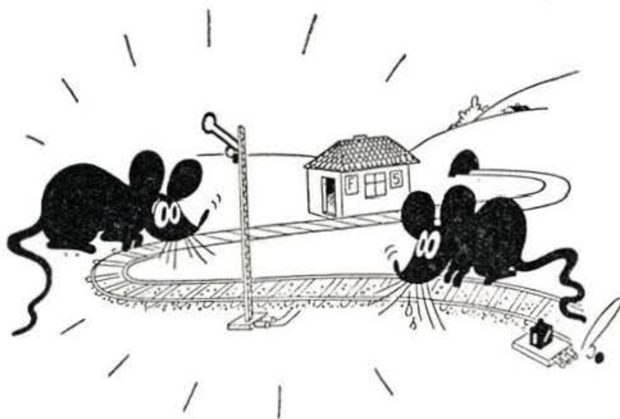


Bild 17 Hydrierkessel zweifach und einfach der Fa. Vollmer



Bild 18 Portalbrücke 105 mm hoch Hersteller: Fa. Vollmer



„Probiere mal diesen köstlichen ‚Gries-Schotter', Micky!"

- - - - der nächste Zug entgleiste!

Blinkanlage am unbeschrankten Bahnübergang

Richard Casanova

Beim Bau einer eingleisigen Nebenbahn stieß ich auf eine Schwierigkeit, denn die Nebenbahn sollte eine Hauptstraße kreuzen. Es bestanden folgende Möglichkeiten:

1. Bau einer Unterführung
2. Bau eines beschrankten Bahnüberganges
3. Darstellung eines unbeschrankten Bahnüberganges.

Der Bau einer Unterführung kam nicht in Frage, da diese nicht in die Landschaft paßte und zuviel Platz in Anspruch genommen hätte. Der beschrankte Bahnübergang erschien mir nicht typisch für eine Nebenbahn. Deshalb entschied ich mich für den unbeschrankten Bahnübergang mit einer vereinfachten Blinklichtanlage, wie sie auch bei der Deutschen Reichsbahn als *Haltlicht*anlage im Unterschied zu der bekannten *Warnlicht*anlage eingeführt werden soll. Dabei entfällt das weiße Blinklicht „Anlage in Funktion". Die neue Art der Anordnung des Warnkreuzes und des Schildes ist aus der Zeichnung nach Bild 1 ersichtlich.

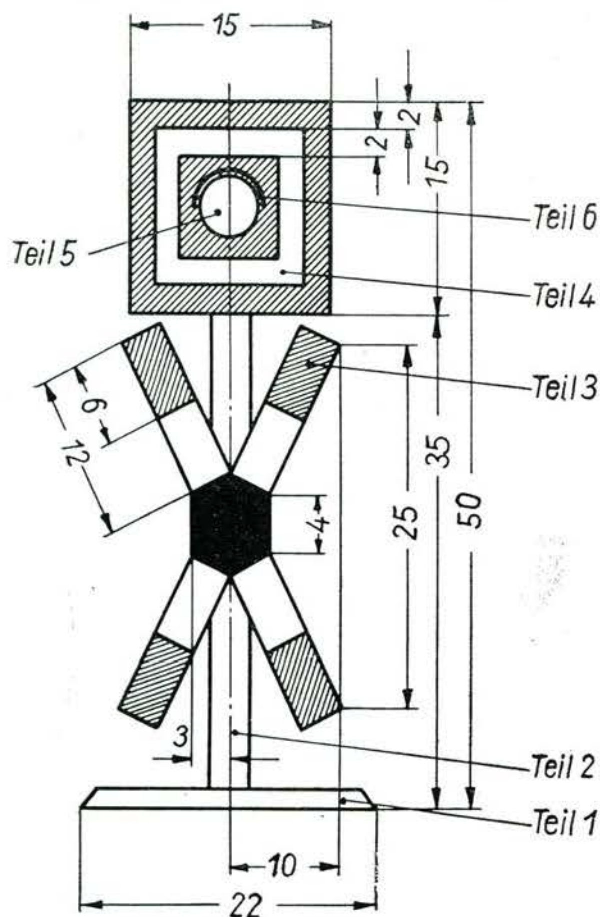
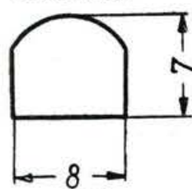


Bild 1 Maßzeichnung der Blinkanlage in Baugröße H0

Und hier ist die Bauanleitung für die Nenngröße H0.

Zuerst werden die Teile 3 und 4 aus Weiß- oder Kupferblech 0,3 mm angefertigt. Vor dem Ausschneiden erhält das Schild Teil 4 eine Bohrung 4,5 mm ⌀, so daß eine handelsübliche Steckglühlampe mit der Glaskuppe gerade hindurchpaßt. Dann wird der Mast aus Schienenprofil oder U-Profil 2×3×2 mm hergestellt. Die Bodenplatte Teil 1 wird mit den Bohrungen zur Befestigung auf der Anlage und zur Einführung der elektrischen Leitung versehen. Die Blende Teil 6 wird halbrund gebogen und auf das Schild Teil 4 gelötet.



Danach werden die Teile 2, 3 und 4 zusammengelötet und auf der Bodenplatte befestigt. Zum Schluß wird die rote Glühlampe Teil 5 eingelötet und angeschlossen.

Die Teile werden wie folgt angestrichen: Schild und Warnkreuz: Schraffierte Flächen rot, sonst weiß;

Sockel, Mast und Blende (auch Rückseite): schwarz.

Schaltung

Die Schaltung ist am einfachsten bei Fahrleitungsbetrieb oder mittlerer Stromschiene. Die eine der Fahrschienen wird, wie es in der Zeichnung (Bild 2) angegeben ist, an drei Stellen unterbrochen. An diese Kontaktstücke werden die Glühlampen angeschlossen. Die einzelnen nicht isolierten Radsätze bewirken das Blinken. Beim Zweischienenbetrieb dürfen die Kontaktschienen (U_1 bis U_3) nur wenige Millimeter lang sein, damit die Lok stets Fahrspannung erhält. Sind die Wagen mit Kunststoffrädern ausgestattet, so müssen alle 3 bis 4 cm 1 bis 2 mm lange Kontaktschienen angeordnet werden, die durch die Spurkränze der Lok betätigt werden. Ein weiteres Verfahren wäre das Anbringen von Kontakten seitlich der Schiene. Dann müssen an den Wagen oder der Lok Schleifkontakte angebracht werden. Es bleibt jedem selbst überlassen, welche Art er zur Ausführung bringt.

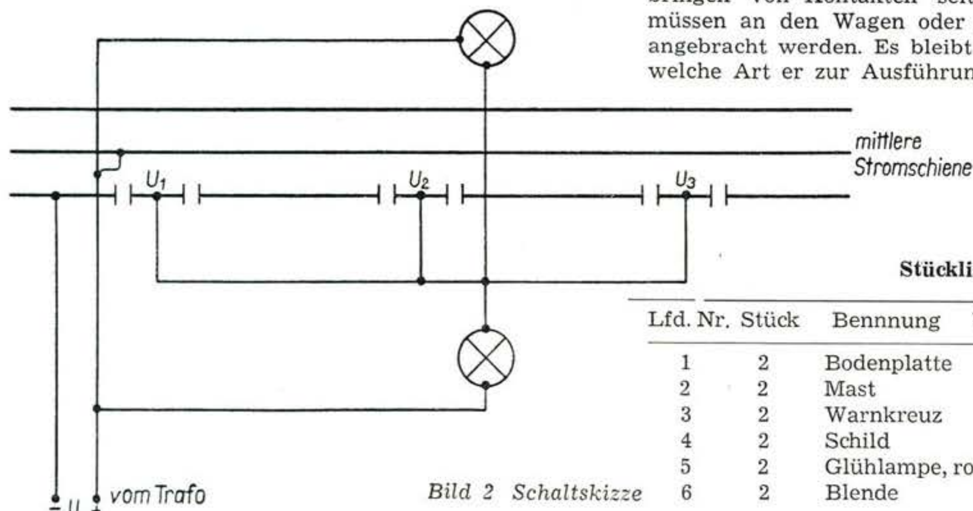


Bild 2 Schaltskizze

Stückliste

Lfd. Nr.	Stück	Bennnung	Werkstoff	Bemerkungen
1	2	Bodenplatte	Blech	
2	2	Mast	Schiene	handelsüblich
3	2	Warnkreuz	Blech	
4	2	Schild	Blech	
5	2	Glühlampe, rot	—	handelsüblich
6	2	Blende	Blech	

Auszeichnung von Arbeitsgemeinschaften zum Tag des Kindes

Der Stellvertreter des Berliner Oberbürgermeisters, Herbert Fechner, zeichnete am Internationalen Kindertag im Pionierpark „Ernst Thälmann" die besten Arbeitsgemeinschaften aus. Den ersten Preis erhielt die Arbeitsgemeinschaft „Elektrotechnik", Pankow, den zweiten die Arbeitsgemeinschaft „Mechanik", Weißensee, den dritten die Arbeitsgemeinschaft „Mechanik" der Zentralstation Junger Techniker in Treptow.

Wo blieben die Arbeitsgemeinschaften Junge Eisenbahner?

Ergänzungen zur Zugsicherung bei Modellbahnen

Olaf Herfen

Im Heft 9/54 fand ich einen Artikel von Gerhard Walter über „Zugsicherung bei Modellbahnen mit Zweischienen-Gleichstrombetrieb". Da mir der Gedanke dieser Sicherung sehr brauchbar erschien, machte ich mich gleich daran, sie für den Einbau in meine im Bau befindliche Lok der Baureihe 41 zu überprüfen. Hierbei stellte ich folgenden Mangel fest.

Auf diese „Indusi" reagieren nur vorwärtsfahrende Lok. Um diese Sicherung auch für rückwärtsfahrende Lokomotiven verwendbar zu machen, ist eine kleine Ergänzung notwendig.

Diese Ergänzung besteht aus einem zweiten Kontakt „b" sowie einer weiteren Gleichrichterzelle 2. Der Kontakt „b" wird am zweckmäßigsten in der Mitte zwischen den Rädern und dementsprechend der zugehörige Schienenkontakt „b_1" zwischen den Schienen untergebracht. Wenn die Schienenkontakte „a_1" und „b_1" auf den gleichen Schwellen liegen, müssen die Lokkontakte „a" und „b" gegeneinander versetzt eingebaut werden, und zwar so, daß bei Vorwärtsfahrt zuerst der Kontakt „b" den Kontakt „b_1" berührt und dann erst der Kontakt „a" den Kontakt „a_1". Ist das nicht der Fall, gibt es Kurzschluß. Einzelheiten über den Einbau sind aus dem Schaltbild (Bild 1) zu ersehen.

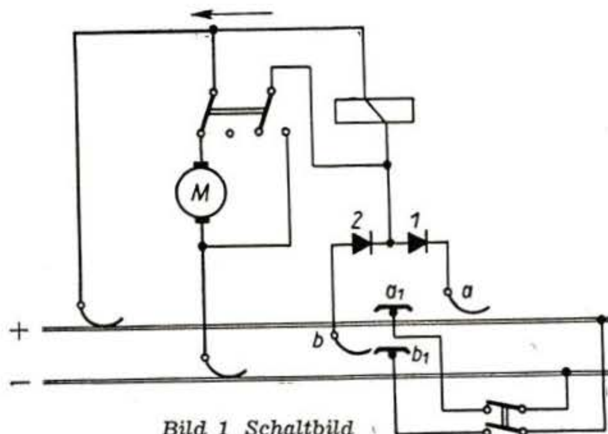
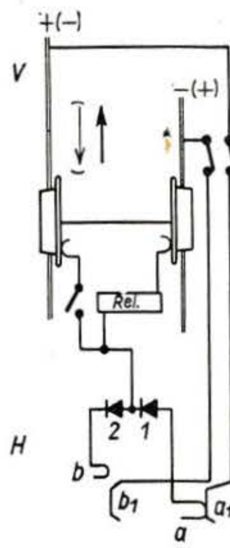


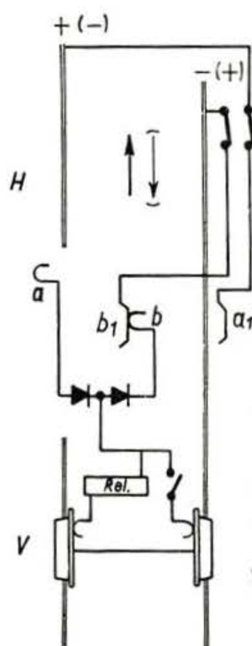
Bild 1 Schaltbild

Wie die Lok auf die Kontakte reagiert, geht aus dem folgenden sowie den Bildern 2 und 3 hervor. Hierbei wurde zur besseren Übersicht der Fahrmotor weggelassen.

Betrachten wir die Lok zunächst bei Vorwärtsfahrt. Zuerst berührt „b" den Schienenkontakt „b_1"; das Relais reagiert nicht, da an ihm 2 Pluspole liegen. Dann berührt „a" den Schienenkontakt „a_1", wodurch der Stromkreis über das Relais geschlossen wird. Die Lok hält vor dem Signal (Bild 2).

Bei Rückwärtsfahrt liegt „a" links zur Fahrtrichtung, berührt also den rechts liegenden Schienenkontakt „a_1" nicht. Der Lokkontakt „b" berührt „b_1", der Stromkreis ist wieder geschlossen, die Lok hält (Bild 3).





Die eingeklammerten Zeichen gelten bei Fahrt über feindliche Signale!

Bild 2 *Bild 3*

Schließlich wollen wir noch prüfen, wie die Lok auf eingleisigen Strecken an „feindlichen" Signalen vorbeikommt. Bei Vorwärtsfahrt berührt nur „b" den Kontakt „b_1". Der Strom wird jedoch durch die Gleichrichterzelle 2 gesperrt (Bild 3 ( )). Bei Rückwärtsfahrt berühren sowohl „a" als auch „b" die Gleiskontakte, aber in beiden Fällen wird der Strom durch die Gleichrichterzellen 1 und 2 gesperrt (Bild 2 ( )).

Mit diesen hier erwähnten Ergänzungen wird die Zugsicherung des Kollegen Walter zu einer Universalsicherung. Sie läßt sich auch bei Wartesignalen im Rangierdienst verwenden.



„Karl, zieh mal die Brücken hoch, ich will das Essen auftragen!"

Bäume und Büsche für die Landschaftsgestaltung

Günter Barthel

Bei Spaziergängen durch Wald und Wiese sammeln wir die verschiedensten Moosarten, die sich sehr gut zur Herstellung von Bäumen und Büschen eignen. An feuchten Waldstellen finden wir die zierlichen Astmoose oder andere Arten von Laubmoosen, die in Stengel und Blätter gegliedert sind (Bild 1). Hohe, schwellende Polster bildet das goldene Frauenhaar (Bild 2). Wir sammeln mehrere Hände voll. Das noch feuchte Moos wird zu Hause sortiert. Nur die gut ausgebildeten Teile werden verwendet. Damit das Moos haltbar und geschmeidig bleibt, wird es präpariert.



Bild 1 Astmoos



Bild 2 Goldenes Frauenhaar

Wir verdünnen Glyzerin mit Wasser im Verhältnis 1 : 4. In dieser Lösung wird das Moos 1 Tag eingeweicht, bis es völlig durchzogen ist, dann leicht ausgedrückt und getrocknet. Das nicht verdunstete Glyzerin erhält das Moos geschmeidig.

Die fächerförmigen Moosarten dienen zur Herstellung von Bäumen. Als Stämme verwenden wir kleine Zweige des Wacholders, die sich durch natürliche Verästelungen auszeichnen. Von den Ästchen werden alle Nadeln entfernt. Mit Kittifix werden nun die Moosteilchen angeklebt. Die „Komposition" eines Baumes sieht man der Natur ab.

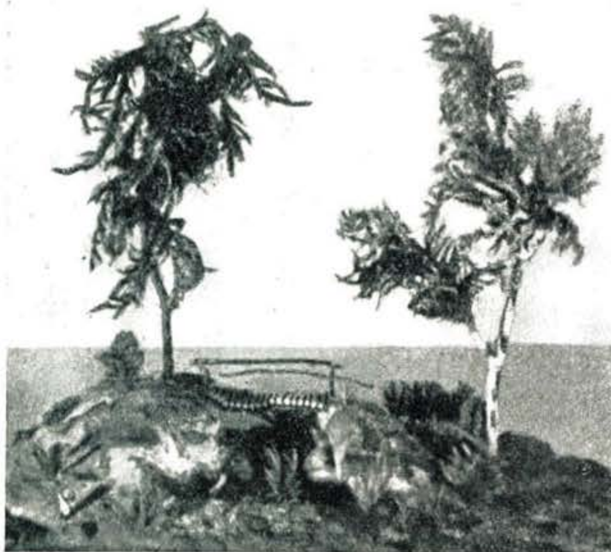


Bild 3 Die gesamte Bewachsung wurde nach dieser Anleitung hergestellt

Büsche sind einfacher herzustellen. Einige Stengel goldenes Frauenhaar werden in vorgebohrten Löchern der Modelleisenbahnanlage eingeklebt oder in kleine Plastelinfüßchen eingesteckt. Eine besondere Farbgebung ist nicht nötig, da das Moos seine frische grüne oder braun-grüne Farbe behält. Sollten hellere Grüntöne die Anlage beleben, tauchen wir die Moosbüschel nach dem Präparieren in mit Terpentin verdünnte Ölfarbe.



Ein Motiv von Günter Barthel. Das Tunnelportal entstand nach der Anleitung, die wir im Heft 6/55, Seite 162, veröffentlicht haben

Mitteilungen

O-Bus

Der aus dem Perspektivplan des VEB Dredener Blech- und Spielwarenfabrik im Heft 4, Seite 101, Bild 49, gezeigte O-Bus ist nicht im Herbst dieses Jahres, sondern erst 1956 lieferbar.

Modell Bf Sonneberg

Wie wir inzwischen in Erfahrung bringen konnten, wurde das H0-Modell des Empfangsgebäudes Bf Sonneberg, welches im Heft 4/55, Seite 95, veröffentlicht ist, von dem 56jährigen Tischlermeister Hermann Schlundt gebaut.

Anschriften von Arbeitsgemeinschaften

Großräschen N.-L.: Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner an der Zentralschule I „Schule der Friedenskämpfer", R.-Breitscheid-Str. 5.
Leiter: Siegfried Aswendt.

Kamenz: Modelleisenbahnergruppe im Ausbildungsbahnhof, Kamenz (Sachsen), Lessingplatz 1.
Technische Leitung: Herbert Winter, Bf Großröhrsdorf.
Organisatorische Leitung: Dieter Nerettig, Ausbildungsbahnhof Kamenz.

Leuna: Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im Haus der Jungen Pioniere Leuna.
Leiter: Gerhard Heller.

Obersdorf: Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner, Zentralschule Obersdorf, Krs. Sangerhausen.
Leiter: Robert Beyer.

Plauen: Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahn, Güterabfertigungsbaracke im Güterbahnhof Pausaerstraße.
Arbeitsabend: Mittwochs ab 19.30 Uhr.

Rostock: Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahn.
Leiter: Willi Lange, Rostock, Grubenstr. 35.

Welbsleben: Arbeitsgemeinschaft „Junge Modelleisenbahnbaster" an der Grundschule in Welbsleben, Krs. Hettstedt.
Leiter: Erich Hage.

*

Jahresband „Der Modelleisenbahner" 1954

Der Jahresband 1954 in Kunstledereinband mit goldgeprägtem Titel zum Preise von 20,— DM ist noch lieferbar. Bestellungen werden von der Redaktion entgegengenommen.



Unser Leser Dieter Schultze aus Leipzig sah vor einiger Zeit eine Schnellzuglokomotive der Baureihe 07^{10} (07 1001), die nach der Beschriftung im Bw Dresden-A beheimatet ist. Nachdem er vergeblich die technischen Daten dieser Lok gesucht hat, bat er uns um Auskunft.

Antwort: Die Deutsche Reichsbahn hat zwei französische Lokomotiven, die durch die Kriegshandlungen nach Deutschland kamen, als Versuchslokomotiven übernommen und im Jahre 1953 auf Kohlenstaubfeuerung umgebaut. Zur Übergabe an den Betrieb wurden nun beide Lokomotiven in das Nummernsystem der Reichsbahn eingegliedert. Dabei wurde die eine Lok mit der Achsfolge 2'C 1' der Baureihe 07, die zweite Lok mit der Achsfolge 2'D 1' der Baureihe 08 zugeordnet, wo sie bisher unter der gleichen Ordnungsnummer 1001 die einzigen Vertreter dieser Baureihen geblieben sind. Die technischen Daten dieser Lokomotiven sind daher nicht in den Unterlagen der deutschen, sondern der französischen Eisenbahnen entsprechend ihrem Zustand vor dem Umbau zu finden.
Die Lok 08 gilt als die neueste und stärkste Kohlenstaublokomotive der Deutschen Reichsbahn.



Berlin: Ab 9. Juni wurden erstmals fahrplanmäßig 3 Schwerlastzüge mit 1800 t durchgehend von Lübbenau nach Wustermark und mit Leerwagen zurück nach Lübbenau (insgesamt 360 Kilometer) mit Braunkohlenfeuerung gefahren. Den Anstoß zu dieser großen Bewegung der Deutschen Reichsbahn gaben die Eisenbahner der Reichsbahndirektion Cottbus.

Niesky: Im Juni wurden die ersten 10 gedeckten Güterwagen in Ganzstahlkonstruktion nach Hamburg befördert, um dort die Reise zum Nil anzutreten. Diesen Auftrag gab Ägypten dem Werk auf der letzten Industrieausstellung in Kairo. Der VEB Waggonbau Niesky bereitet sich ferner auf die Erfüllung der Exportaufträge über Rungenwagen nach Ungarn und gedeckte Güterwagen nach Syrien vor.

Muldenstein: Vier Tage vor Plan lieferte das Bahnkraftwerk Muldenstein den ersten Strom. Minister Kramer beglückwünschte die Arbeiter und Ingenieure zu diesem Beispiel hervorragender Initiative.

DB: Auf dem Teilstück Basel—Freiburg der Strecke nach Karlsruhe wurde mit der Einführung des Sommerfahrplanes der elektrische Betrieb aufgenommen.

Frankfurt, 13. Juli 1840
Gestern waren auf der Taunus-Bahn zum erstenmal Wagen 5. Klasse, die gänzlich offen sind und für die der Platz bis höchstens auf 6 Kreuzer gestellt ist, in Gebrauch.

Vossische Zeitung, 24. Juli 1840

Moskau: Ein Spezialgüterwagen für Schüttgut ist in der Sowjetunion entwickelt worden. Der Wagen hat eine Gesamtlänge von 15,5 m, ein Fassungsvermögen von 65 m^3 bei einer Tragfähigkeit von 100 t und ruht auf zwei vierachsigen Drehgestellen.

Moskau: Die Moskauer Metro, die heute über ein Streckennetz von insgesamt 60 km Länge verfügt, konnte im Mai 1955 auf ein zwanzigjähriges Bestehen zurückblicken.

SBB: Im Bahnhof Genf wurde eine Diesel-elektrische Rangierlokomotive der SNCF, in Basel eine solche der NS mietweise eingesetzt, um die Eignung verschiedener Bauarten zu erproben.

CSR: Ein fast geräuschlos fahrender Straßenbahnwagen wurde in der CSR konstruiert und zunächst probeweise in Prag eingesetzt.

Belgien-SNCB: Für den Einsatz auf Nebenbahnen sind 82 vierachsige Diesel-hydraulische Triebwagen für 80 km/h Höchstgeschwindigkeit und 44 Anhänger bestellt worden. Je 2 Triebwagen und Anhänger können in Vielfachsteuerung gefahren werden.

Ungarn: Die längste Eisenbahnbrücke Ungarns, die Brücke von Ujpest, wurde Ende Mai dem Verkehr übergeben.

Paris: Auf der Pariser Metro wurden versuchsweise Pneu-Triebwagen eingesetzt. Die Wagen laufen auf vierfach bereiften Drehgestellen, die durch weitere vier horizontal liegende Pneuräder (Lenkräder) in der Spur geführt werden. Bei Reifenschäden oder beim Befahren

von Weichen setzen sich die hinter den Pneurädern angebrachten Schienenräder auf normale Schienen, die neben den Betonfahrbahnen für die Reifen angeordnet sind. Die Lenkräder rollen mit leichtem Anpreßdruck an besonders ausgebildeten Stromschienen aus T-Profil, die ähnlich einem Geländer an den Außenseiten der Betonpisten entlanglaufen.

Parallel oder hintereinander?

Kurt: Heute möchte ich dir folgende Aufgabe aus dem Eisenbahnwesen stellen:

Ich habe zwei Lokomotiven. Die große fährt bei 20 Volt und 1 Ampere mit „Volldampf". Ihr Widerstand ist 20 Ohm. Die kleine fährt bei 20 Volt und 1/2 Ampere mit „Volldampf". Ihr Widerstand ist 40 Ohm. Welche von beiden fährt schneller? Ich schalte sie einmal hintereinander und einmal parallel.

Fritz: Schalte sie einmal hintereinander und gib Strom!

Kurt: Sie fahren beide gleich schnell. Die große Lokomotive hat einen Widerstand von 20 Volt : 1 Ampere = 20 Ohm, die kleine einen solchen von 20 Volt : 1/2 Ampere = 40 Ohm. Man kann also sagen: Bei Hintereinanderschaltung ...

Fritz: Halt! Sind wirklich beide Lokomotiven hintereinandergeschaltet?

Kurt: Du siehst doch, daß sie hintereinander auf dem Gleis stehen.

Fritz: Das ist rein äußerlich. Die Lokomotiven sind nämlich nicht hintereinander — sondern parallelgeschaltet.

Ja, — und warum, liebe Freunde?



Vor diesen und ähnlichen Fragen habe ich am Anfang meiner Modelleisenbahnertätigkeit auch einmal gestanden. Na, und Ihnen — wenn Sie ehrlich sind — wird es nicht viel anders ergangen sein.

Mit einiger Überlegung und etwas Probieren habe ich es damals zwar hingekriegt, aber wie viel schneller wäre ich zum Ziel gekommen, hätte ich bereits von der Existenz eines Buches gewußt, das in allgemeinverständlicher, wirklich populärer Darstellung unseren Modelleisenbahnern notwendige Kenntnisse der Elektrotechnik vermittelt.

Auf der ersten Leserkonferenz, die von der Redaktion unserer Zeitschrift im Januar 1955 in Potsdam veranstaltet wurde, mußte allgemein festgestellt werden, daß es noch viele Modelleisenbahner gibt, die nicht wissen, daß ein solch leicht verständliches Buch über die Elektrotechnik bereits erhältlich ist.

Sie werden nun sagen: „Nun verraten Sie uns doch endlich den Titel"! Das soll auch geschehen und darüber hinaus soll sich das Buch — es handelt sich um „Rund um die Elektrizität" verfaßt von einem Autorenkollektiv, erschienen in der Reihe „Wissen und Schaffen" im Fachbuchverlag, Leipzig, auch gleich selbst vorstellen. Und der Preis? 2,85 DM! Die Art der Darstellung geschieht teilweise in der Form der Wechselrede — also in Frage und Antwort — und trägt dadurch wesentlich zum leichteren Verständnis bei.

Die Antwort auf die eingangs gestellte Frage lesen Sie am besten selbst auf Seite 119 ff. nach.

Damit nun alle Interessenten recht schnell in den Besitz dieses Buches kommen können, sei zum Schluß noch eine Bezugsquelle verraten, die jede Einzel- oder auch Sammelbestellung sofort erledigt. Also, zur Feder gegriffen und eine Postkarte mit deutlichem Absender geschrieben an Fachbuchversandhaus, Leipzig O 5, Oststraße 38. *Hans-Joachim Pfaff*

Literaturkritik und Bibliographie

Organisation der Lokomotivwirtschaft

Erfahrungen im Betriebsmaschinendienst der Eisenbahn von W. Sologubow — Übersetzung aus dem Russischen. Fachbuchverlag, 392 S., 204 Bilder, DIN C 5, Hlw. 22,— DM.

Die straffe und durchdachte Organisation der Lokomotivwirtschaft ist die Vorbedingung für den reibungslosen Ablauf des Verkehrsbetriebes. Das sowjetische Werk behandelt auf breiter Basis das umfangreiche Gebiet der Lokomotivwirtschaft in der UdSSR mit eingehender Beschreibung und guter Bebilderung aller Einzelanlagen. Entsprechend einer wissenschaftlichen Behandlung des Stoffes hat der Verfasser mathematische Formulierungen und funktionelle Beziehungen und Größen mit eingearbeitet.
Leserkreis: Lokomotivführer, Werktätige in Bahnbetriebswerken, Fachschüler, Ingenieure der Betriebsmaschinen- und Werkstättenbetriebe.

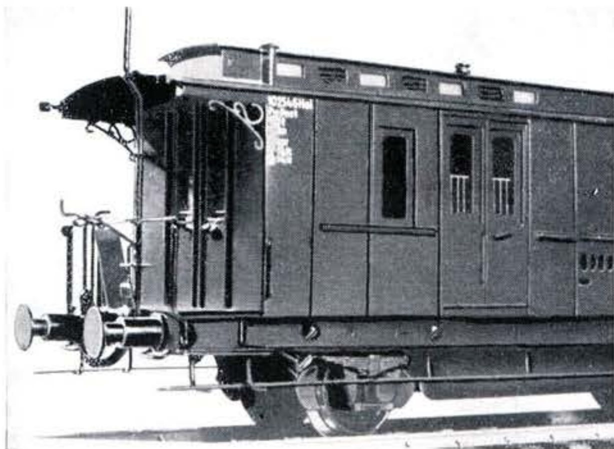
Lokomotivbetrieb und Lokomotivwirtschaft

Übersetzung aus dem Russischen

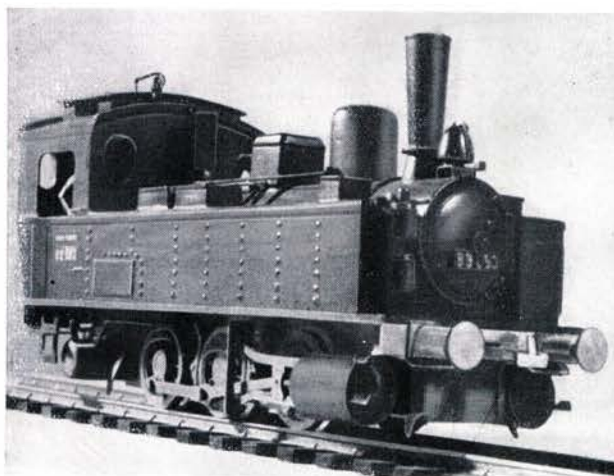
Band I — Lokomotivwirtschaft

von A. P. Michejew. Fachbuchverlag, 346 S., 87 Bilder, DIN C 5, Hlw. 24,— DM.

Grundbegriffe des Eisenbahnbetriebes. Struktur der Lokwirtschaft. Bedienung der Lokomotiven. Betriebsausbesserung. Betriebsorganisation und Betriebswirtschaft.

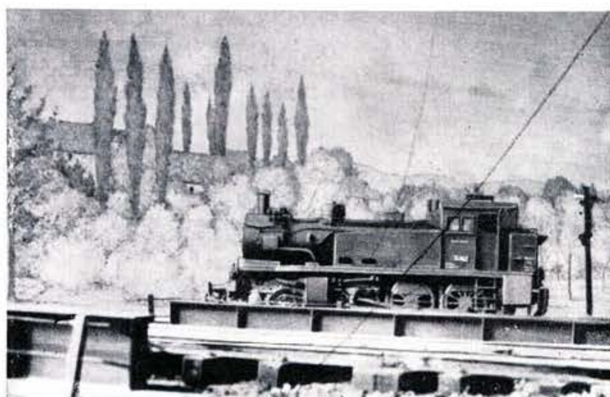


▲ Übergangsseite des „Pw Post“, gebaut von Hans Frosch, Halle/Saale, im Maßstab 1:45

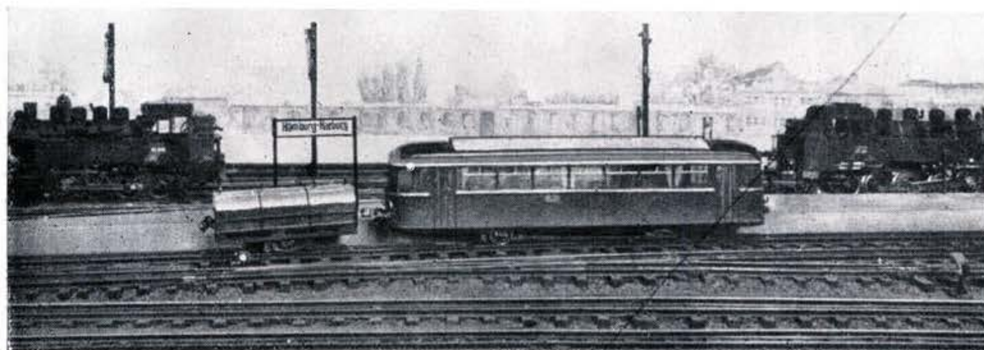


▲ Zu seinem Postwagen fertigte sich Hans Frosch dieses Modell einer Lok der ehem. sächsischen Eisenbahn

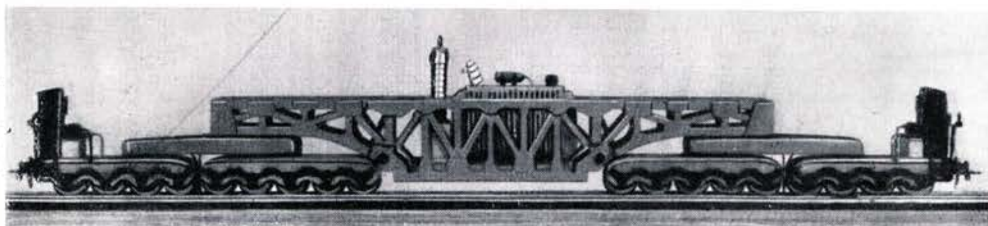
DAS GUTE MODELL



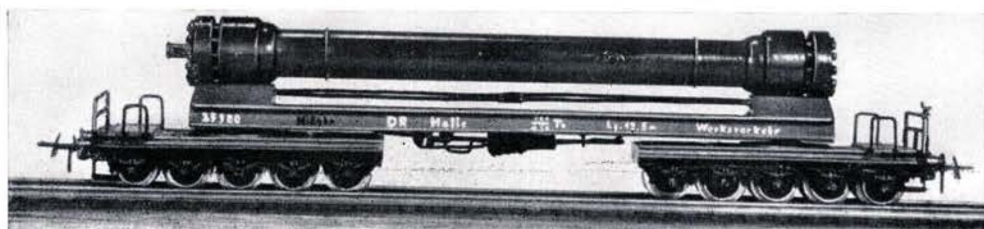
Lok 74 942 auf dem Brückenbauwerk im Stellwerksbezirk Hga. Ein Bildausschnitt aus der Modelleisenbahnanlage (Baugröße I) des Modelleisenbahn e. V. Hamburg. Aufnahme Carl-Boie Salchow, Hamburg ▶



◀ Schienenomnibus VT 95 938 mit einachsigem Gepäckanhänger am Bahnsteig 1, Bf Hamburg-Harburg. Im Hintergrund Lok 81 011. Die Lok der Baureihe 87 ist mit einem vorbildgetreuen Luttermöller-Endachsenantrieb ausgestattet. Baugröße I. Aufnahme Carl-Boie Salchow, Hamburg



Dieser Wagen in der Baugröße H0 wurde von Lothar Möller, Naumburg, unter Verwendung einzelner Profile in Ganzmetallausführung hergestellt. Als Vorbild diente der von der MAN Nürnberg im Jahre 1928 gebaute Schwerlast-Tiefladewagen ▶



◀ Zu diesem Modell von Lothar Möller, Naumburg, hat ein Schwerlastwagen Pate gestanden, der im VEB Leuna-Werke „Walter Ulbricht“ zum Transport von Benzinöfen für Hydrieranlagen verwendet wird

